SOMMAIRE

RESUME 1
REMERCIEMENTS 3
SOMMAIRE 4

INTRODUCTION GENERALE 6

PARTIE 1. SPECIFICITE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE DE LA BALTIQUE ORIENTALE 12

1.1. CADRE METHODOLOGIQUE ET DOCUMENTAIRE DE L'ESPACE BALTE 14

1.1.1. Dispersion, fragmentation et relative rareté des sources bibliographiques 14
1.1.2. Traitement et conséquences de ces sources 21

1.2. DEFINITION DE L'ESPACE ETUDIE 29

1.2.1. Précision des découpages spatiaux et positionnement méthodologique 29
1.2.2. Un cadre physique et naturel commun 32
1.2.3. Des ports voués à la desserte de la Russie 53

1.3. LA BALTIQUE ORIENTALE OU UN ESPACE EN PERPETUELLE EVOLUTION 62

1.3.1. Le poids de l'histoire 62
1.3.2. Les prémices de l'européanisation balte 71
1.3.3. Nouvelles conditions et nouvelles demandes en transport 81

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE 92

PARTIE 2. EVOLUTION ET CARACTERISTIQUES SPATIALES DU MONDE MARITIME BALTE, DEFINITION DE LA RANGEE PORTUAIRE 94

2.1. UNE RANGEE PORTUAIRE EN RECOMPOSITION 96

2.1.1. Un trafic croissant aux caractères nouveaux 98
2.1.2. Une intégration de plus en plus poussée dans le système maritime mondial 116
2.1.3 Un trafic roulier révélateur d'une spécificité régionale 129

2.2. LES PRINCIPAUX PORTS DE LA FAÇADE ORIENTALE DE LA BALTIQUE 139

2.2.1. Les ports finlandais, première charnière est-ouest 139
2.2.2. Les ports baltes : une richesse nationale 146
2.2.3. Le réveil tardif de la Russie 165

2.3. LES HYDROCARBURES : TRAFIC MAJEUR D'UNE FAÇADE EN RECOMPOSITION 177

2.3.1. La croissance du trafic d'hydrocarbure 177
2.3.2. La redistribution spatiale du trafic d'hydrocarbures 190

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE 200

PARTIE 3. DE LA RECONSTRUCTION PORTUAIRE A LA CONSTRUCTION D'UN ESPACE BALTE, FAÇADE MARITIME ET REGIONALISATION 202

3.1. LA STRUCTURATION DE LA RANGEE PORTUAIRE 205

3.1.1. Les nouveaux ports baltes des années charnières de 2002 à 2004 205
3.1.2. L'intégration de la façade dans le système maritime mondial et européen 230
3.1.3. Le transit, ciment contemporain de la façade baltique orientale 255

3.2. L'ESPACE BALTE AU SEIN D'UNE MATRIOCHKA SPATIALE 273

3.2.1. Espace baltique des transports et affirmation balte 274
3.2.2. La coopération en mer Baltique, les chemins d'une régionalisation 294
3.2.3. La Baltique orientale, région européenne et région réticulaire en Europe 310

CONCLUSION GENERALE 325

TABLE DES ANNEXES 331

BIBLIOGRAPHIE 346

TABLE DES FIGURES 359

TABLE DES TABLEAUX 361

INDEX DES NOMS DE LIEUX 363

TABLE DES MATIERES 368

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

INTRODUCTION GENERALE

Le transport maritime supporte aujourd'hui près de 90% des échanges internationaux. Dans le contexte récent de réorganisation de cette activité de transport, axé sur la mise en place des lignes tour du monde centrées sur les façades maritimes d'importance planétaire, le port ne dessert plus un arrière-pays strictement contrôlé mais devient le lieu des connexions desservant un espace international ouvert. C'est alors sa place dans les réseaux qui détermine sa situation spatiale[1]. La notion même de port national devient partiellement erronée car masquant les concurrences pour la captation des transits dans des échelles continentales régionales, interrégionales et internationales. Ces mutations profondes et rapides dans le domaine du transport maritime ont conduit les géographes à s'attacher d'abord à l'observation des complexes océaniques les plus puissants. L'intérêt pour les façades maritimes dites secondaires reste mineur : si l'étude des noyaux[2] capte l'énergie des chercheurs, celles des terminaisons de leurs rayons ne semble pas spécialement les attirer. Or, sans ces terminaisons, ces noyaux perdraient leur raison d'être. En Europe, le trafic maritime centré sur la rangée nord s'éclate ensuite sur des façades de moindre importance, parmi lesquelles la mer Baltique. Souvent considérée comme une destination secondaire, elle apparaît comme ignorée, tout au mieux négligée, par le monde maritime ; en témoignent les stratégies et les politiques pour le moins frileuses du monde maritime et portuaire français à l'égard de ce nouveau marché disponible. Toutefois, en raison des mutations profondes et récentes de la région entourant la mer Baltique, mutations initiées par l'implosion du bloc communiste à la fin du siècle dernier, cet espace devient attractif, et par là même un objet d'étude intéressant : quasi laboratoire en matière de géopolitique, il présente un intérêt croissant dans les domaines écologiques et environnementaux et apparaît comme unefaçade maritime nouvelle ou tout du moins nouvellement perçue. Tantôt perçu comme un espace en marges, en marges du monde occidental au cours des années soviétiques, en marges de l'Europe au début des années 1990, la région est surtout un espace transitoire, non une rupture, en raison des innombrables flux matériels ou autres qui l'empruntent. Les régions qui bordent la Baltique sont d'ailleurs historiquement marquées par leur rôle économique et stratégique. Région la plus septentrionale de l'Europe, la région de la Baltique est synonyme d'espace maritime. La vocation maritime de cette région reste certainement son caractère majeur. Grâce à sa position géographique avantageuse, elle s'affirme comme une artère maritime animée d'importance

[1] Cette situation spatiale est la place relative des lieux dans l'ensemble de leurs relations.
[2] En référence à l'organisation en *hub and spoke* du transport maritime.

internationale. Des Varègues à la Hanse, elle a toujours été un espace d'échanges, de carrefour, basé sur les grandes villes portuaires. L'histoire de la Baltique est pleine de conflits dont la raison d'être est la sortie vers la mer. Sans parler de conflit, la situation actuelle est semblable : l'accès à la mer, et plus particulièrement à l'océan mondial, est désormais le point central de nombreuses réflexions régionales.

Au sein de la mer Baltique, il semble pertinent de séparer la côte ouest de la côte est, la baltique européenne et la baltique « soviétique ». Ainsi, si la façade orientale de la Baltique peut être considérée comme une façade maritime secondaire en Europe, elle présente également l'intérêt d'être un espace qui vient de subir de profonds changements politiques et par voie de conséquence géopolitiques et économiques. Partie d'une situation hautement spécifique et atypique, elle redéfinit son positionnent dans les système monde alors que sa communauté maritime et portuaire doit s'intégrer dans le système maritime mondial. Nul ne peut ignorer l'ampleur de la tâche accomplie en une décennie, mais nul ne peut également occulter l'aspect incomplet de la réorganisation de cet espace maritime et portuaire et par conséquent son caractère instable. D'une organisation centralisée et monopolistique, les acteurs de la vie maritime balte sont désormais passés à une logique de concurrence dans une sorte de cacophonie portuaire. Chaque nouveau port national tente désormais de tirer à lui une couverture que tous se partageaient auparavant.
Les ports de la façade orientale de la mer Baltique ont conservé de l'époque soviétique et doivent à leur localisation une prédisposition à traiter du trafic russe et, plus généralement, des états de l'extrême est européen et de l'Asie centrale. Le choix des ports étudiés et par conséquent de l'espace abordé dans ce travail de recherche est fonction des caractéristiques portuaires communes et, surtout, de la place du trafic en provenance ou à destination de la Russie ou de la CEI[3] : Même point de départ, objectifs semblables et moyens similaires. Ces ports ne forment-ils pas un tout qui s'inscrit dans un espace, ou structure cet espace, dont les limites et les définitions restent encore floues ?

L'organisation de ce travail de recherche sera vraisemblablement qualifiée d'analytique et classique par certains mais il convient de préciser le pourquoi et le comment de cette approche

[3] Communauté des Etats indépendants : créée par le traité de Minsk avec la Biélorussie et l'Ukraine en 1991, la CEI a progressivement vu adhérer les anciennes Républiques Socialistes soviétiques à l'exception des Pays Baltes.

qu'Antoine BAILLY qualifie de « Penser géographie » [BAILLY A., SCARIATI R., 1999] et qui s'affirme comme la plus apte à faire progresser la connaissance géographique sur la Baltique.
L'objet de cette thèse replacé dans sa dimension méthodologique, dans son cadre spatial, la façade orientale de la mer Baltique, mais également dans le contexte actuel d'élargissement européen, est ainsi d'appréhender cet espace d'un point de vue distinct de ceux qui existent déjà : l'objectif de ce travail est de décrire comment les changements géopolitiques dans la région ont créé une nouvelle géographie des transports maritimes découlant sur une nouvelle organisation de l'espace. Cette approche est en effet d'abord différente par le choix du cadre spatial lui-même qui s'éloigne des découpages communément admis mais elle l'est surtout en raison de l'angle d'attaque de cet espace c'est-à-dire par l'utilisation de la circulation et des transports maritimes comme révélateurs d'espaces. La circulation est un phénomène éminemment géographique. Elle dépend, par exemple, de la géographie physique qui facilite ou déconseille certains tracés. Elle dépend aussi des techniques. Elle modifie les phénomènes humains. Elle crée tout un réseau de lignes de force [DERRUAU M., « géographie humaine », collection *U*, Armand Colin, Paris, 1991, 466 p.]. Au cours de l'histoire, ces réseaux de transport ont structuré l'espace. Au début en influençant la répartition des cultures agricoles, ensuite en favorisant la localisation de certaines industries, par la suite en favorisant la formation des grands centres puis celle des réseaux urbains et régionaux. Les voies de communication stimulent le développement économique, mais structurent aussi l'espace que les géographes des transports représentent de plus en plus en termes de pôles, de flux et de relations. L'espace module les transports tout comme ces derniers modulent l'espace. Ce sont les objets réciproques de la géographie des transports. Dans le cadre d'une recherche sur la Baltique orientale, ces interactions entre espace et transports semblent d'autant plus forte que tous deux sont en profonde mutation depuis la disparition de l'URSS.
Cette recherche pourrait s'articuler en 3 étapes.

Première étape : la Baltique orientale, présentation, cadre méthodologique et spatio-temporel

La première étape est de poser des questions sur cet espace. Questions qui vont des plus simples (où, pourquoi, comment par exemple) à des interrogations plus précises et originales comme la caractérisation d'un découpage spatial inhabituel et la remise en cause des définitions communément retenues. Cette première étape s'inscrit dans l'indispensable précision des aspects méthodologiques et théoriques qui guident ce travail car l'objet d'étude se doit d'être clairement

mis en lumière, tandis que les techniques et les principes régissant son étude doivent être formellement affirmés. Le cadre spatio-temporel de la Baltique orientale constitue l'élément premier de son appréhension car il fait ressortir de forts particularismes influant sur le développement contemporain de cet espace, qu'il s'agisse du passé glorieux de la Hanse, du poids des activités de transport dans les économies baltes ou encore du caractère unificateur de la mer.

Poser des questions appropriées et développer des problématiques pertinentes suppose de collecter de l'information, mais aussi de l'organiser avant de l'analyser par des classifications, des synthèses. Ainsi, l'approche de la circulation maritime implique une approche quantitative des trafics qui inclut l'utilisation des méthodes d'analyse de données statistiques.

Seconde étape : Les ports de la Baltique orientale comme composants d'une façade maritime en mutation

A partir de 1991, les principaux ports de la Baltique se sont trouvés presque tous localisés hors de la Russie et se sont développés de manière autonome. De ce fait, les ports russes n'ont plus été en mesure de répondre à la demande. Ce phénomène est autant dû aux lenteurs de restructuration des ports russes qu'à l'organisation du transport maritime soviétique. Les dirigeants des Etats Baltes, tout comme les acteurs portuaires finlandais, ont vite compris le bénéfice qu'ils pouvaient tirer des flux à destination ou en provenance de la Russie ou des pays de la CEI. L'ouverture du bloc de l'est a pour conséquence le développement d'une nouvelle maritimité, ne relevant plus uniquement des caractéristiques géographiques ou d'une spécialisation volontariste, mais intégrée à une dynamique de croissance régionale. Le seul fait que le trafic des ports de la Baltique orientale ait plus que doublé entre 1990 et 2002 montre l'intérêt d'une étude ciblée de ceux-ci. Comprendre pourquoi et comment ces ports issus du giron soviétique sont aujourd'hui parmi les plus dynamiques d'Europe s'impose au géographe : qu'est-ce qui explique sur cette portion d'espace terrestre un tel développement des activités maritimes et portuaires ? La multiplication des angles d'analyses du monde portuaire balte, en fonction des spécialisations, des trafics, sous l'aspect national ou de la localisation des activités favorise la compréhension du fait maritime dans la région. De ce fait, il est possible de dégager les caractères fondamentaux de cette façade maritime. En évitant de tomber dans la monographie portuaire, une approche port par port autorise une différenciation spatiale qui vient compléter

l'analyse de l'ensemble et renforcer la compréhension de sa mutation, ses facteurs et se conséquences maritimes, ou autres.

L'étude des ports de la façade orientale de la mer Baltique poursuit deux finalités principales : d'une part, la connaissance de ces ports, de leurs trafics et de leurs relations ; d'autre part, la prise en compte de leur rôle dans l'affirmation d'une rangée originale et au-delà dans la construction d'un espace géographique distinct. Elle s'appuie sur le fait que la plupart des travaux tendent à montrer que le transport maritime est devenu l'un des agents essentiels de la réorganisation des espaces, voire des territoires, dépassant son rôle traditionnel de support des flux.

Troisième étape : la façade maritime et la définition de l'espace qui la supporte

Le but de ce travail est de dépasser la simple étude maritime et portuaire à travers une analyse approfondie de la façade et d'établir les liens qui existent entre ces ports et l'espace qui supporte ces ports et les flux de circulation. Il s'agit ici de répondre à des questions posées dans les étapes précédentes, d'expliquer les processus spatiaux et de développer des points de vue sur l'organisation spatiale, ses causes et ses conséquences. De nouvelles interrogations verront le jour et pourront pour le moment rester sans réponses tout en constituant le levain d'une autre étude. A une organisation maritime et portuaire spécifique peut correspondre une organisation spatiale spécifique qu'il est approprié d'aborder, surtout dans le contexte actuel d'étalement de l'espace européen vers l'Est du continent. Nous pouvons parler d'intégration spatiale à propos des processus de rapprochement fonctionnel des territoires par abaissement des obstacles, qu'ils soient physiques, ou, comme c'est le cas à l'Est de l'Europe, politiques ou idéologiques. L'intégration désigne donc la connexion des territoires, c'est-à-dire le développement des réseaux et des flux. L'intégration ne désigne pas forcément des processus d'homogénéisation spatiale ; au contraire, les différences stimulent les échanges. La Baltique est une région nouvelle en Europe. Au-delà de cette observation d'apparence banale se cache cette réalité : cet espace en recomposition n'a pas donné lieu à des études à l'échelle régionale. Et ceci pour la bonne et simple raison que la reconnexion de ses deux rives est très récente et que la définition de l'espace riverain de la mer Baltique reste inachevée. Une tentative de définition est-elle d'ailleurs réellement entreprise ? On considère souvent le seul « ensemble scandinave » appartenant lui-même à « l'Europe du nord », parfois une région de la mer Baltique est évoquée sans vraiment savoir à quoi elle correspond. L'enjeu qui se pose depuis une quinzaine d'années c'est précisément les modalités et les aspects d'une recomposition régionale, dans le contexte de l'élargissement de

Rapport-Gratuit.com

l'Union Européenne et d'insertion dans les échanges internationaux. Le processus d'élargissement de l'Union européenne a eu un effet majeur: le recentrage de son espace vers l'Est qui s'explique par un redéploiement des activités économiques vers des régions en plein renouveau comme la région de la Baltique [DUSSOUY G., 2003]. En nous basant sur les résultats et les conclusions des étapes précédentes nous caractériserons l'espace balte tout en étudiant son positionnement vis-à-vis de la mer Baltique dans son intégralité et de l'Europe contemporaine.

PARTIE 1. SPECIFICITE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE DE LA BALTIQUE ORIENTALE

Les rives orientales de la mer Baltique constituent de longue date un domaine géographique, économique et stratégique majeur dans le cadre du continent européen. Marqué en outre par l'histoire, pas uniquement d'ailleurs par son passé récent, cet espace constitue un sujet d'étude original. A l'écart des préoccupations contemporaines de la géographie maritime, longtemps ignorée par la géographie régionale, ou appréhendée au sein d'une entité plus vaste, l'ex-URSS en l'occurrence, la région baltique, à fortiori sa façade orientale, est le temps d'une décennie devenue un espace d'étude à part entière. Trop au Nord, trop petits, trop étranges peut-être… les trois nouveaux Etats membres de l'Union européenne que sont l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie souffrent en France d'une immense méconnaissance [BAYOU C., 2005].

Le découpage qui guide cette démarche scientifique est particulier et original. Il a par conséquent induit une organisation spécifique du travail. Il convient, dans tout travail géographique, de débuter en définissant l'objet étudié et en précisant le cadre spatial. Cette définition revêt dans ces pages une importance d'autant plus primordiale que les découpages régionaux traditionnels ne sont pas ceux choisis dans ces pages et que la relative jeunesse, sous sa forme actuelle, de l'espace étudié a engendré de nombreuses spécificités dans les travaux de recherche. L'espace géographique est un espace changeant et différencié dont l'apparence visible est le paysage. C'est un espace découpé, divisé, mais en fonction des éclairages que l'on porte sur lui [DOLLFUS O., 1970]. Si cette définition de l'espace géographique est de fait applicable à toute portion de l'espace terrestre abordée sous l'œil de notre discipline, elle s'applique mieux encore à la Baltique. Ces quinze dernières années sont en effet synonymes de bouleversements régionaux profonds qui sont à l'origine du nouveau regard que porte le géographe sur la région. Depuis le retour à l'indépendance, reconnue par la communauté internationale à la fin de l'été 1991, chaque peuple balte a dû rapidement reconstruire un Etat, consolider une nation, développer une économie et promouvoir la démocratie [MATHIAS E ., 2001]. Loin de nous l'idée d'étudier ce qu'il est convenue d'appeler la transition balte. Cependant, celle-ci constitue, avec un cadre historique et physique particulier, le support du développement de l'activité de transport maritime dans la région. Les Pays Baltes dans l'Union Européenne se distinguent des république socialistes baltes de l'Union soviétique tout en en portant des stigmates plus ou moins prononcés.

1.1. CADRE METHODOLOGIQUE ET DOCUMENTAIRE DE L'ESPACE BALTE

Dans le contexte régional de mutations rapides et profondes, la fiabilité et la pérennité de toute information, voire de toute source d'informations, sont deux critères primordiaux pour leur prise en compte dans un travail scientifique. En effet, la recherche documentaire qui constitue une fondation à tout travail scientifique, puisque c'est elle qui permet évidemment d'acquérir toute une somme d'information mais aussi de pouvoir formuler des hypothèses pertinentes et de se référer à des schémas théoriques et conceptuels, ne peut s'appuyer sur des sources de qualité médiocre. Dans toute recherche documentaire, les sources sont diverses : en fonction de leur nature (écrite ou non par exemple), de leur provenance, de leur pertinence vis à vis du sujet. Cette constatation s'applique tout particulièrement au présent objet de recherche en raison de ses caractéristiques déjà évoquées (jeunesse de sa forme actuelle). Chaque type de source engendre un traitement particulier et des méthodes d'analyses spécifiques surtout si ces sources sont relativement dispersées. Nous entendons ici par dispersion, non seulement une dispersion spatiale, mais également le caractère très fragmenté et disciplinairement diffus de l'information relative au thème de recherche. Préciser la forme que prennent les données utilisées et le traitement dont elles ont fait l'objet dans ces pages s'impose donc d'autant plus que l'espace pris en compte est rapidement évolutif et qu'il ne bénéficie pour le moment pas d'une définition générale et consensuelle.

1.1.1. Dispersion, fragmentation et relative rareté des sources bibliographiques

La littérature concernant la mer Baltique et, plus particulièrement les Pays Baltes, tend à se développer depuis le début des années 1990. Cependant, les thèmes qui y sont abordés sont souvent éloignés des préoccupations qui nous intéressent ici. De plus, que se soit en raison d'une tradition du secret ou de l'actuel contexte de concurrence portuaire, certains organismes des pays concernés ne sont que peu enthousiastes à l'idée de transmettre des informations qu'elles jugent souvent confidentielles[4]. La rareté des sources a parfois rendu difficile la constitution d'une bibliographie exhaustive et pertinente qu'il a donc fallu compléter et renforcer dans le temps.

[4] Cette situation a cependant favorablement évolué au fil des ans, notamment de l'accès aux responsabilités d'une nouvelle classe dirigeant moins imprégnée de la tradition autarcique.

1.1.1.1. De relatives carences bibliographiques

Comme nous avons pu le sous-entendre dans l'introduction, la littérature maritimiste s'est, d'une façon générale, assez peu intéressée aux façades maritimes dites secondaires. Dans le contexte actuel de mondialisation et de réorganisation du transport maritime autour de quelques grands ports pivots, à l'échelle européenne essentiellement ceux de la rangée nord, les publications s'intéressent plus volontiers au thème des grandes façades maritimes de niveau mondial qu'à celui des ports que nous pourrions qualifier de secondaires. Il est peut-être ici le moment de relativiser cette notion de port secondaire. En effet, ce concept est fort réducteur. Si dans ce contexte de globalisation, un port dont le trafic annuel ne dépasse pas les 30 ou 40 millions de tonnes peut être considéré comme secondaire, son impact dans ce que André VIGARIE appelle son milieu de développement[5] [VIGARIE A., 1979] ne dépend pas uniquement des volumes manutentionnés. Cette vision réductrice néglige en effet nombre de facteurs qui donnent à ces ports dits secondaires un poids économique, voire politique, qu'on leur oublie trop souvent. Ce cas de figure dépend bien entendu du milieu de développement du port. Il est évident que tous les ports n'opèrent pas au même niveau et que leurs actions sont différentes. Les objectifs, les terrains d'action, les potentialités, les poids économiques sont différents [PARREAU C., 2001].

La première caractéristique d'importance concernant la bibliographie est relative à la rareté des ouvrages de références. Il en existe bien entendu certains, en particulier concernant la thématique du transport maritime. Au rang de ceux-ci nous citerons l'ouvrage d'André Vigarié, *Ports de commerce et Vie littorale*, ouvrage qui, même s'il date de 1979, reste une contribution fondamentale pour la compréhension du fait portuaire. Les limites des écrits existants apparaissent également rapidement lorsqu'on souhaite aborder l'aspect structurant de transport maritime surtout à cette échelle : les effets structurants des transports sont en effet le plus souvent abordés en terme d'infrastructure et dans un cadre essentiellement urbain. Concernant la thématique régionale, les ouvrages consacrés à la Baltique, voire aux Pays Baltes, restent peu nombreux et semblent plutôt intéresser des disciplines comme l'histoire ou la géopolitique que la géographie. Les ouvrages de Jean Radvanyi relatifs à l'URSS et à la Russie sont de fait des ouvrages de base pour comprendre une portion de l'espace étudié mais, en ce qui concerne plus

[5] Le milieu de développement d'un port présente deux aspects. Le cadre naturel, c'est-à-dire le site, et l'environnement économique.

particulièrement les états baltes, la littérature se raréfie. Cette relative carence en ouvrages ne se limite pas à ceux rédigés en français. Hormis quelques publications émanant de riverains de la Baltique, les écrits concernant la région restent rares. La dernière décennie du XXème siècle a ainsi vu la baltique devenir un champ de recherche privilégié dans le domaine des relations internationales, de la sécurité ou de la coopération régionale par exemple. L'ouvrage de Viviane DU CASTEL, qui tente de dégager les caractéristiques de l'intégration régionale via une économie et une défense commune, est un bon exemple du développement de ces publications sur la baltique [DU CASTEL V., 2002], publications qui abordent plus cette région comme un thème d'actualité que véritablement comme un espace géographique. Dés lors, trouver un ouvrage se référant au transport maritime en Baltique, qui plus est dans sa partie orientale, relève plus de l'utopie que de la faisabilité d'une recherche documentaire.

1.1.1.2. Des sources spécialisées et locales d'importance primordiale

Le recours à la presse spécialisée, soit en transport maritime (*Containerisation International*), soit dans l'étude des pays de l'est (*Le courrier des pays de l'Est*), est une démarche s'intégrant parfaitement dans cette recherche bibliographique. L'utilisation de cette presse spécialisée permet en effet de cibler les recherches et de trouver des articles précis souvent réalisés par des auteurs dont l'étude de la région baltique est la principale préoccupation. Les publications géographiques, tel le *Bulletin de L'Association des Géographes Français*, si elles ont favorisé l'acquisition de données et d'informations, ont également mis en avant la prédominance du champ géopolitique dans l'étude de l'espace baltique. De plus, même dans ce cadre spécialisé, les écrits concernant le thème étudié restent rares et n'autorisent pas la réelle compréhension de cet espace et des ses caractéristiques maritimes et portuaires, à l'exception de quelques publications précises comme celle de Jacques MARCADON concernant l'évolution de l'activité maritime et portuaire dans la baltique [MARCADON J., 1998]. Les articles majoritairement courts et toujours relativement peu nombreux sont généralement concentrés dans les quelques revues citées ci-dessus. Certaines de ces publications constituent par contre des éléments prépondérants de la recherche bibliographique et de son utilisation. Ces publications sont l'œuvre récurrente de chercheurs mais ne constituent souvent qu'un pan disciplinaire ou spatial de leurs activités. Citer ici les écrits de Pierre THOREZ concernant les ports de l'URSS ou des pays issus

de l'URSS s'impose [THOREZ P., 1991] [THOREZ P., 1998]. Céline BAYOU[6], à travers son intérêt pour Saint-Pétersbourg a souvent abordé des thématiques portuaires mais son apport se situe surtout dans l'appréhension de la région et de son évolution économique, politique ou culturelle [BAYOU C., 1999]. A l'exception de quelques publications ponctuelles dans les revues précédemment citées, la littérature relative à l'objet d'étude est restée bien maigre.

Afin de compléter les recherches et d'apporter un autre regard sur le sujet, l'utilisation de sources différentes ou, du moins, d'un moyen différent d'avoir accès à l'information concernant mon objet d'étude se trouvait être essentiel. Le CEDUCEE fait aujourd'hui partie intégrante du Centre de Documentation Internationale. Le Centre d'Etudes et de Documentation sur l'ex-URSS, la Chine et l'Europe de l'Est (CEDUCEE) m'a semblé être d'un grand intérêt pour la poursuite des recherches. Créé en 1967, au sein de la Documentation française, le CEDUCEE a pour vocation d'observer l'évolution économique des pays en transition. Il collecte, analyse, exploite et met à disposition du public ouvrages, annuaires statistiques, quotidiens et périodiques. Il m'a ainsi permis d'accéder à des ouvrages absents des bibliothèques traditionnelles, à des articles spécifiques et, surtout, à des dépêches de presse. Ces dernières peuvent paraître marginales dans une étude géographique mais leur intérêt est multiple : elles situent précisément la problématique du sujet qui y est développé ; elles constituent une base de données renouvelable, récente et surtout locale ; il s'agit de plus des données brutes qui, si elles nécessitent une attention particulière, ont le mérite de ne pas engager le point de vue de l'auteur. Plus que des données en elles-mêmes, ces dépêches m'ont permis d'orienter mes recherches en utilisant notamment les possibilités aujourd'hui offertes par l'Internet. Les dépêches constituent, comme nous l'avons dit, des données brutes qui, si elles nécessitent une attention particulière, ont le mérite de ne pas engager le point de vue de l'auteur. Il est de fait impossible de citer les dépêches dans la bibliographie car elles ont, je le rappelle, constitué des vecteurs à la recherche documentaire sans en être les aboutissants. Notons d'ailleurs que leur rôle a bien entendu décru grâce à la connaissance de certains sites et le développement qualitatif des sites des ports de la région.

Dans le domaine scientifique également, les sources ont un caractère local. En effet, la plupart des travaux sont produits par des instituts de recherche ou des universités situés dans la région Baltique, essentiellement dans les pays scandinaves. Le meilleur exemple de cet intérêt des chercheurs locaux pour la mer Baltique, son organisation et son devenir est certainement la

[6] Analyste-rédacteur au *Courrier des pays de l'Est* - Documentation française, Rédactrice en chef de la revue *Regard sur l'Est*, Céline Bayou a préparé une thèse de doctorat à l'INALCO sur « La place de Saint-Pétersbourg dans la nouvelle Russie » [BAYOU C., 2003].

thèse de Alf BRODIN consacrée aux ports de la Baltique et au commerce extérieur russe, présentée au département de géographie humaine et économique de l'Université de Göteborg [BRODIN A., 2003]. Comme pour les dépêches, l'accès aux publications de ces chercheurs a bénéficié du développement d'Internet.

1.1.1.3. L'utilisation de l'outil Internet

Face à la difficile obtention de données en rapport avec les ports baltes, l'utilisation de l'instrument qu'est Internet est apparue comme un moyen de remédier à cette carence en sources précédemment évoquée. L'existence sur le réseau de nombreuses pages consacrées à des magazines ou journaux baltes, des revues spécialisées sur la Baltique, des ports de la Baltique, s'est avérée être une solution intéressante pour faire face à la relative pauvreté bibliographique. Bien entendu, les sites des ports concernés par l'étude m'ont été d'une grande utilité. Il est inutile de les citer ici puisqu'ils sont présents dans la bibliographie. Ceux-ci constituent de toute évidence une mine d'or pour qui s'intéresse à l'activité maritime et portuaire dans la région. Ces sites, qu'il convient d'aborder avec un esprit critique car ils sont avant tout des instruments de marketing, regorgent d'informations et de données utiles au chercheur : aspects techniques et administratifs des entités étudiées, chiffres sur les trafics, liste des armements, manutentionnaires, présentation des lignes régulières. Ces sites sont d'intérêts différents suivant les ports ; et parmi ceux des ports étudiés, celui du port de Tallinn et du port de Klaipeda sont les mieux construits et les plus riches. Le principal reproche que l'on puisse faire à ces derniers concerne leur partialité. Il est communément admis que les ports ont, pour des raisons en rapport avec le marketing, tendance à exagérer leurs trafics ou à embellir leur situation. L'utilisation des sites de l'ensemble des ports de la façade maritime, et donc des informations émanant de ports concurrents, permet de remédier à ces problèmes : il est en effet possible de vérifier la véracité de certaines données en les confrontant. Ce sont ces sites qui ont permis l'acquisition de la plupart des données statistiques et donc l'approche quantitative du sujet évoquée dans les lignes qui vont suivre.
Parallèlement à l'utilisation des sites portuaires à proprement parler, Internet donne accès à des sites régionaux spécialisés dans le transport, dans le fait maritime ou portuaire. Il s'agit dans la plupart des cas de magazines régionaux en ligne dont le meilleur exemple semble être *Jura* (http://www.jura.lt), ou de sites d'informations thématiques dont le principal est certainement

Seanews (http://www.seanews.ru). L'Internet permet d'accéder beaucoup plus facilement à des données émanant de différentes institutions (l'Union Européenne par exemple), à des centres de recherche locaux ou à des programmes de recherche initiés par des administrations. C'est de cette manière qu'il donne accès à un rapport de recherche commandé par l'Institut finlandais de l'environnement et par le ministère finlandais du trafic et des communications. Ce rapport, intitulé « statistical analyses of the Baltic maritime traffic » [RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002], aborde la Baltique dans son intégralité et y étudie l'évolution des trafics y compris de manière prospective. Il a pour principal intérêt de mettre à la disposition du chercheur des données et des informations fiables et vérifiées permettant de confirmer ou d'infirmer des résultats ou des idées nées d'autres sources. Dans le même ordre d'idée, le rapport de l'administration maritime suédoise relatif à l'activité maritime et portuaire dans la région [Swedish Maritime Administration, 2000] constitue un utile état des lieux de ce secteur. Il faut insister sur la richesse des sites des organismes institutionnels ou de recherche scandinaves et des universités nordiques. Ceux-ci diffusent en effet via Internet, le plus souvent gratuitement, la majorité de leurs études ou de leurs travaux de recherche.

Pour toutes ces raisons, il est possible d'affirmer qu'Internet a pris une part de plus en plus importante dans la recherche bibliographique. D'autant plus que cet outil autorise parallèlement d'accéder à de l'information cartographique par l'intermédiaire du site de *Grida*. *Grida* (Global Resource Information Database in Arendal) est une des conséquences de la commission mondiale de l'environnement et du développement de 1987. Cette fondation (à but non lucratif) liée au programme pour l'environnement des Nations Unies, parmi ses autres missions, fournit ainsi des données essentiellement environnementales à qui le désire. Les données cartographiques libres de droit ont servi à l'élaboration de fonds de cartes et de cartes à caractère général de l'espace étudié. La base de données *Baltic data*, base de données gratuites financée par le Fond National Finlandais pour le Recherche et le développement (SITRA), procure également d'intéressants éléments cartographiques et statistiques.

1.1.1.4. La collecte de données statistiques sur les ports de la Baltique orientale

La mesure de l'activité portuaire se base pour partie sur l'analyse de données statistiques. Ces dernières doivent répondre à trois critères : la fiabilité, la précision et l'harmonisation. Mais

[7] L'utilisation de ces sites d'information thématique a malheureusement connu des limites matérielles liées au caractère payant des informations apparu dans la majeure partie d'entre eux ces dernières années.

toutes les sources statistiques ne reflètent pas ces trois éléments qualitatifs et il apparaît dès lors nécessaire de croiser et retravailler les données, ou la structure sous laquelle elles se présentent. Ces sources statistiques sont extrêmement diverses et, contrairement à l'idée que nous pouvions nous en faire à première vue, leur collecte a été longue et parfois compliquée. Nombreux sont les exemples de cette difficile acquisition des données statistiques mais, deux d'entre eux sont symptomatiques des problèmes rencontrés :

- L'absence, jusqu'à une date très récente, de chiffres concernant le trafic du port de Kaliningrad est représentative de cette tradition du secret qui persiste en Russie notamment ;
- Les sources, parfois contradictoires, concernant les trafics de certains ports illustrent quant à elles la difficile réorganisation institutionnelle et politique de certaines administrations.

Les statistiques disponibles pour une analyse régionale sont donc, à de nombreux points de vue, limitées. Une étude portant sur une région multinationale et l'identification des trafics ou des flux en Baltique engendre différents problèmes. Les statistiques concernant le trafic maritime international sont duales, soit publiées au niveau national, soit au niveau portuaire. Si les statistiques étatiques sont porteuses d'une information intéressante, si l'on conçoit les flux comme des éléments structurants de l'espace, leur caractère national nous fait parfois malheureusement déborder de notre objet d'étude ; tous les échanges maritimes russes ou finlandais ne passent pas par les ports qui nous intéressent. Les statistiques portuaires émanent majoritairement des administrations en charge de cette activité dans les états, des ports maritimes eux-mêmes et d'institutions régionales comme l'Organisation des Ports de la Baltique (BPO). Cette organisation compte dans ses rangs 51 des plus grands ports de la Baltique, c'est-à-dire près de 60% de son trafic maritime. Parmi ces derniers figurent surtout tous les ports étudiés dans ces pages.

Le recours à des données chiffrées permet de nourrir les analyses. La statistique propose au géographe des outils pour pousser plus loin l'exploitation des informations, ne serait ce que pour mener à bien le travail préalable à l'élaboration des cartes. Il ne faut cependant pas tomber dans l'excès : le tout quantitatif peut conduire, et a déjà conduit à des aberrations. Le géographe ne doit pas aboutir à des résultats complètement déconnectés du terrain auquel il doit se référer en dernière analyse.

Une approche théorique et mathématique ne dispense pas d'une approche concrète. Pour tout géographe, penser correctement un espace implique de s'y déplacer. La pratique du terrain permet l'acquisition d'informations complémentaires souvent indispensables au travail de recherche. Elle permet parallèlement de sentir le terrain et de s'en imprégner : toute société aménage l'espace à sa manière et vivre au sein de cette société permet de mieux la connaître et par voie de conséquence, de mieux comprendre l'utilisation qu'elle fait de son territoire. Différents séjours de recherche ont été effectués, malheureusement limités par des contingences matérielles et temporelles. Ce caractère limitant est non seulement frustrant mais il rend également ce travail de terrain partiel et c'est, j'en ai conscience, un reproche que l'on peut m'opposer. En effet, ma pratique du terrain balte est centrée sur le territoire lituanien. Il est ici important de nuancer cette relative lacune du terrain par le fait que ces différents séjours en Lituanie ont constitué une véritable tête de pont pour l'appréhension de la Baltique orientale : entretiens avec des dirigeants portuaires lituaniens, stage antérieur dans une entreprise en rapport avec la reconstruction du port sont autant d'éléments en rapport avec ce terrain comme support de questionnement. Les différents déplacements réalisés sur ce même terrain au cours des années consacrées à cette thèse m'ont quant à eux permis de vérifier et de valider ou non des hypothèses de départ. Notons que ce terrain seul n'est bien évidemment pas porteur de la vérité mais qu'il s'imbrique intégralement dans le processus de recherche.

1.1.2. Traitement et conséquences de ces sources

Si les données statistiques sont relativement nombreuses, les individus restent, quant à eux, peu nombreux. Il s'agit essentiellement des ports qui sont au nombre de neuf. Par conséquent, j'ai choisi de ne pas utiliser contrairement à ce qui était prévu, des méthodes d'Analyse en Composantes Principales (ACP), une des techniques les plus classiques de la statistique multivariée qui ne s'applique qu'aux variables quantitatives, qui sert à mettre en évidence les interrelations entre les variables. La non utilisation de ces méthodes relève également d'une volonté déjà évoquée précédemment : ne pas donner de valeur excessive à des résultats trop éloignés de la réalité du terrain. Appréhender un espace à travers l'organisation de son système de transport et la circulation ne peut se limiter à une approche essentiellement quantitative et mathématique. A mon sens, cette démarche, bien qu'intéressante, serait plus adaptée dans le cadre de l'établissement d'une typologie portuaire, en tous cas pour un travail

purement maritimiste. Quoiqu'il en soit, les données entre tous les ports doivent être harmonisées, pour en faire un outil de comparaison incontournable. De plus, sa fiabilité ne doit pas être mise en doute.

1.1.2.1. Faire face à la rareté et à la dispersion des sources

Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'acquisition des chiffres relatifs aux trafics portuaires des ports concernés a posé quelques difficultés. Même l'acquisition de données basiques telles le trafic de chaque port par année n'a pas été chose simple ; en témoigne l'absence ponctuelle de données pour le port de Liepaja ou le caractère parfois approximatif des données concernant Hamina. Pour ce port, pourtant finlandais, ce qui laissait penser qu'il n'était pas concerné par cette tradition du secret et par les difficultés liées aux changements institutionnels, il est extrêmement compliqué de trouver des chiffres précis de son trafic avant 1998. Jusqu'en 2004, la seule information fiable émanait directement de l'autorité portuaire qui nous affirme que le trafic était constant autour de cinq millions de tonnes par an. Ainsi, la fiabilité de quelques données surtout pour le début des années 1990 était assez incertaine. Il a par conséquent été indispensable d'apporter un traitement préalable à l'utilisation des chiffres. La comparaison des différentes sources s'est avérée être le meilleur moyen d'assurer la fiabilité de l'information et a permis de mettre en évidence que, si les écarts existaient, ils étaient généralement faibles. En raison de la diversité des sources statistiques et de ces écarts entre les différentes sources, il a été décidé que, dans la mesure du possible, ce serait les sources émanant de l'organisme concerné (ou de celui le plus proche) qui seraient considérées comme les bonnes, ce qui n'exclu pas une confrontation des sources entre elles pour en vérifier la fiabilité. Ce système que je qualifierais de « principe de proximité », critiquable il est vrai, permet au moins d'avoir une démarche similaire pour l'ensemble de l'espace étudié et il ne semble pas plus aléatoire qu'un calcul des valeurs moyennes ou autre démarche visant à réduire les écarts ou les erreurs supposées (Cf. Annexe 1).

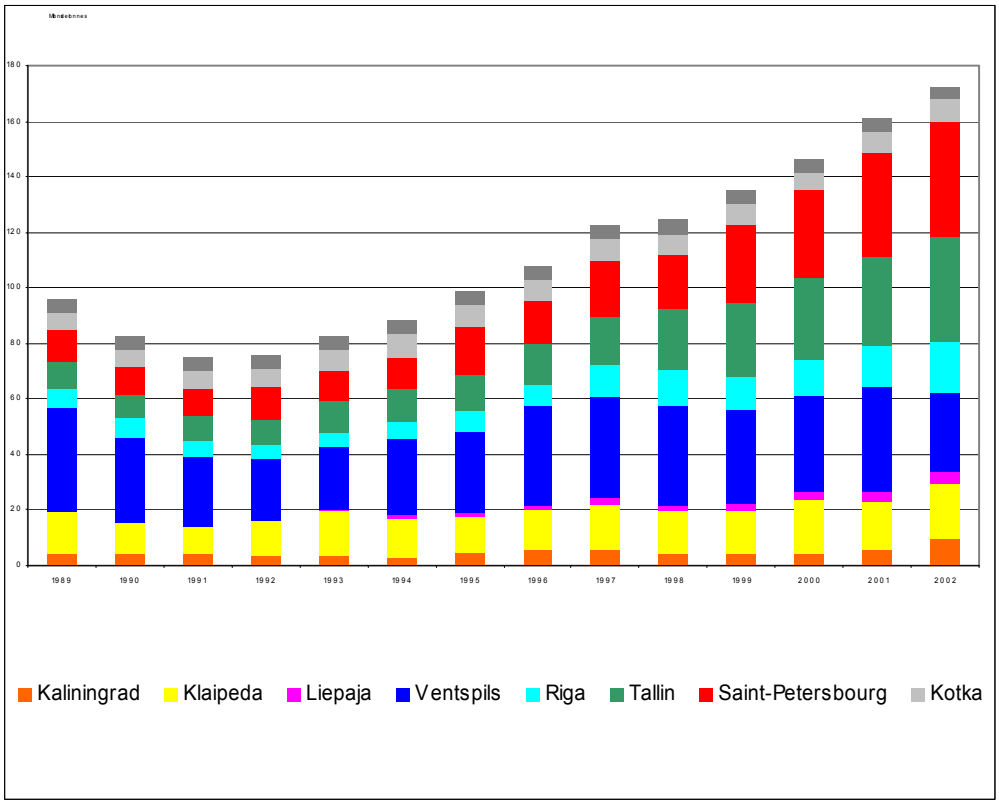
Par exemple, pour le port de Saint-Pétersbourg, les écarts sont parfois importants[8], de l'ordre de 3 ou 4 millions de tonnes pour le trafic annuel selon les sources. Dans la mesure où ces données étaient disponibles, j'ai donc utilisé les données du port de Saint-Pétersbourg lui-même, puis si certaines données s'avéraient manquantes, je me suis référé aux autorités portuaires russes et par

[8] Ces écarts peuvent en partie s'expliquer par la difficile définition et délimitation de ce qu'est le port de Saint-Pétersbourg comme nous le verrons en détail plus loin.

la suite à des données d'organismes, voire de la presse spécialisée russe, puis seulement à d'autres sources externes à la fois au port et à l'état concerné, comme les autres ports de la région ou des publications autres.

Ce système admet quelques limites, mais plus que l'établissement d'un résultat mathématique strict, ce qui nous intéresse ici est de réduire les écarts à la moyenne entre des sources hétéroclites et numériquement très différentes : quand les informations concernant les ports baltes sont nombreuses et facilement vérifiables, celles concernant les ports russes sont moins accessibles. Il convient de replacer cette démarche au cœur de l'idée maîtresse de ce travail. C'est ici l'organisation globale du monde portuaire de la façade orientale de la Baltique et ses liens avec l'espace qui nous intéressent et certainement pas la réalisation d'une monographie portuaire. Ce qui doit guider la réflexion et les méthodes mises en œuvre, c'est le traitement égalitaire de tous les aspects du problème et, par voie de conséquence de tous les ports de la rangée. L'élaboration de séries de données fiables, notamment de séries diachroniques, telle celle de la figure 1, concernant les trafics portuaires s'est de fait révélée périlleuse et même parfois impossible pour des objets plus précis comme la structure des trafics par exemple.

Figure 1 : Evolution du trafic en Baltique de 1989 à 2002



Source : Données compilées par l'auteur.

On ne peut que remarquer la faiblesse des données émanant des autorités nationales en rapport avec les avant-pays marins, qui sont trop générales, et dont la fréquence de publication est trop faible ou trop aléatoire (ce dernier point est aussi un inconvénient lors de l'étude des trafics). Or, si l'évolution qui s'attache aux hinterlands est relativement lente, celle qui caractérise les avant-pays marins est relativement rapide. On constate donc une inadéquation des sources nationales à rendre compte rapidement des changements. Ce sont par conséquent les données portuaires qui demeurent bien souvent la base de l'analyse des avant-pays marins. Il faut noter le très bon degré de précision des sources portuaires quant aux lieux de destination et d'origine des différents produits. En revanche, si les ports insistent beaucoup sur les tonnages, les données plus qualitatives sont encore trop souvent délaissées, comme les modalités qui les lient à leur avant-pays marin. Le travail consiste donc, dans ce cas, à structurer, schématiser et cartographier des données, qui se présentent sous une forme littéraire et d'en faire l'analyse. Plus qu'une représentation, l'élaboration de graphiques ou de cartes, qui représentent la structure d'un espace déterminé, d'un champ géographique, autorise à la confronter avec des organisations et des situations réelles, aussi bien qu'avec des modèles d'un objet particulier, aussi complexe soit-il. L'intérêt est ici double puisqu'il est à la fois possible de vérifier la pertinence des modèles d'organisation portuaire existants à l'espace balte et de comprendre l'organisation du système portuaire balte.

Il est indispensable d'insister sur l'importance du travail « préliminaire » dans l'utilisation des différents types de sources à notre disposition. Ce travail n'a été rendu possible que par la réalisation d'une base de données informatisée, ce qui a également été le cas pour les données statistiques et les divers éléments de la bibliographie. La réalisation de cette base de données sur les ports a connu plusieurs étapes :

- En premier lieu, elle a débuté par la collecte des données brutes dont nous avons déjà parlé dans les pages précédentes.
- Dans un deuxième temps, ces données ont fait l'objet d'une vérification de leur fiabilité (organisation ou organisme émetteur) et dans la mesure du possible de leur pérennité.
- La troisième étape de la mise en œuvre de cette base de données a été celle de la confrontation des chiffres avec comme ligne conductrice de tenir compte des critères de fiabilité issus de la phase précédente tout en respectant le principe de proximité.
- L'organisation des données vérifiées a constituée l'étape suivante : regroupement des données par port, par Etat ou par type de trafic par exemple.

- La dernière marche est celle de l'utilisation et de la représentation de ces données : schématisation graphique ou cartographique, réalisation de tableaux statistiques ou calculs sont autant de manières d'utiliser cette base.

Ainsi constituée, cette base de données regroupe des informations relatives aux trafics, aux lignes régulières des ports de la rangée et d'autres ports de la mer Baltique. Bien qu'il ne s'agisse pas de l'objectif de cette thèse, l'accumulation des chiffres et leur traitement sont un apport indéniable de ce travail.

Il m'a semblé intéressant, pour simplifier la compréhension des graphiques ou des cartes par le lecteur, de me tenir à un « code couleur ». Dans les représentations graphiques de l'information et lorsqu'il y aura besoin de clairement différencier les individus, chaque port gardera donc la même couleur comme le stipule la figure 2.

Figure 2 : Codeur couleur appliqué dans les documents graphiques



L'exploitation des informations d'Internet est parfois délicate : fiabilité, objectivité, traçabilité, y sont des critères bien souvent absents. Ainsi, l'utilisation d'Internet m'a, dans un premier temps, plutôt servi de guide dans mes recherches bibliographiques que de véritable base de données : si des informations, des articles sont disponibles sur le réseau, ils doivent l'être sous d'autres formes qui peuvent permettre d'appréhender leur fiabilité et leur pertinence. L'évolution qualitative des sites portuaires évoqués peut être généralisée à la majorité des sites utilisés et elle correspond en fait au développement de ce nouvel outil de communication dans les administrations ou les centres de recherche par exemple. Ainsi, alors que la plupart des sites des ports de la Baltique orientale n'étaient il y a quelques années, lorsqu'ils existaient, que des pages

de rapide présentation des dits atouts du port en question, ceux-ci présentent désormais des caractéristiques communes et utiles au géographe, parmi lesquelles les suivantes :

- On y trouve l'ensemble des lignes régulières desservant ces ports ainsi que des caractéristiques telles leur périodicité, le type de navires utilisés ou encore l'armateur. De plus ces informations sont régulièrement réactualisées.
- Les sites regorgent désormais de documents graphiques, des plans, des cartes ou des photographies qui permettent notamment de compenser en partie la non présence régulière sur le terrain.
- Les statistiques portuaires sont disponibles sur les sites portuaires, bien souvent sous forme sérielle. Il est désormais possible de comparer les sources.
- Les liens de plus en plus nombreux sur ces sites vers d'autres pages relatives aux transports ou vers des pages institutionnelles offrent désormais un complément d'information non négligeable.

L'importance des sites Internet des acteurs de la vie maritime et portuaire balte se doit d'être soulignée. Leur mise à jour régulière a permis de s'adapter à l'une des principales caractéristiques de l'objet d'étude, en l'occurrence son évolution rapide.

1.1.2.2. Des données rapidement évolutives

Pour le géographe comme pour l'économiste, le transport de marchandises est un objet d'étude « dynamique », puisqu'il concerne la relation entre production et consommation, et à ce titre évolue à la fois dans le temps et l'espace. Pour les pays en transition, et a fortiori ceux situés de part et d'autre de la nouvelle frontière orientale Schengen, cet objet d'étude peut s'avérer délicat en termes de méthode. Il ne doit s'agir ni de rechercher de finitude, pour laquelle la seule étude des infrastructures pourrait en constituer un confortable moyen, ni d'appuyer l'analyse sur les soubresauts de l'actualité. L'histoire récente de la Baltique ne fait que rendre les sources plus temporelles, en tous cas temporaires. En une quinzaine d'années, l'espace étudié est sorti du bloc soviétique et de son relatif isolement pour entrer très rapidement dans l'organisation globalisée mondiale ; trois des états concernés par l'étude sont passés d'une union imposée à une autre librement consentie et nous pourrions multiplier ici les exemples de ce qui a changé ou change encore aujourd'hui. Sur la façade orientale de la Baltique, ce qui était vrai hier ne l'est plus aujourd'hui, et ce qui l'est aujourd'hui ne le sera peut-être plus demain. Lors d'une recherche documentaire la question « quand s'arrête t-on » appelle une réponse qu'il est souvent difficile

d'apporter. C'est encore plus vrai ici. Nous sommes en effet toujours tentés d'adjoindre aux informations existantes les dernières nouveautés. Un choix a cependant était fait : le date charnière de prise en compte des sources, et surtout des statistiques, est la fin de l'année 2002. Si ce choix est partiellement arbitraire, il est également justifié par l'agrandissement européen puisqu'il est envisagé ici à la fois comme un aboutissement mais également comme une réalité historique. Ainsi, le recours à des chiffres de 2003 ou 2004 s'avère dans certaines circonstances intéressant, voire indispensable, même si les données peuvent être partielles et moins fiables que celles des années précédentes, passées au crible de l'élaboration de la base de données.

Si les sources ont évolué dans le temps, il est évident que l'objet d'étude a parallèlement connu des transformations. De ce fait, les hypothèses de départ se sont très vites trouvées confrontées à ces sources. Par exemple, les sources sont révélatrices de l'importance croissante de l'UE qui fait opérer un glissement à l'ouest de l'objet d'étude, glissement qui en change également l'organisation spatiale et en modifie a trajectoire.

Les sources sont en continuelle évolution en raison des changements rapides intervenus autour de la Baltique. Il en va de même pour l'appréhension des lieux. Il convient donc d'aborder ici celui de la transcription des noms propres. Celle-ci est s'avère souvent ambiguë. Outre la diversité des langues, la volonté d'affirmer son identité passe souvent par des modifications des alphabets et de la toponymie. Les translittérations scientifiques en usage sont précises mais souvent illisibles pour des non-spécialistes. Il a donc été choisi ici d'opter, dans les textes et dans les cartes, pour un compromis qui facilite la lecture. D'une façon générale, la transcription traditionnelle utilisée en français a été conservée, en intégrant cependant la plupart des modifications décidées dans les états. Ainsi, par exemple, pour la Biélorussie, qui admet deux graphies, russe et biélorussienne, l'usage français proche de la graphie russe a été maintenu. Parallèlement, l'utilisation d'une carte de référence a été choisie afin d'harmoniser les noms de lieux. Il s'agit de la carte de l'Institut Géographique National (IGN) suivante : Les Pays Baltes, carte générale au 1/750000.

Traiter des ports de la façade orientale de la Baltique ne peut se faire sans aborder des aspects relativement théoriques de l'activité portuaire pour lesquels la bibliographie est abondante, mais en revenant constamment à l'ancrage régional. Cet aspect du travail ne pouvant se faire que très partiellement par l'intermédiaire d'écrits scientifiques, la collecte des sources et des données à la base s'est avérée indispensable. La méthode a été la suivante : créer une base de données portuaires et maritimes à partir des chiffres récoltés auprès des acteurs du transport maritime, dans les rares publications en langue française ou par l'intermédiaires des publications

scientifiques régionales. Cette démarche s'est, de fait, voulue continue et non limitée au début de la thèse en raison des spécificités de l'objet d'étude. Cette Baltique orientale dont l'une des spécificités réside dans la jeunesse de sa forme actuelle pose, par conséquent, au chercheur d'évidents problèmes de définition temporelle ou spatiale qui se répercutent sur les hypothèses et certains résultats de ce travail.

1.2. DEFINITION DE L'ESPACE ETUDIE

Les pays de la Baltique sont parmi ceux qui, en Europe, ont connu le plus de changements institutionnels du début des années 1990 à aujourd'hui. L'effondrement de ce qu'on avait coutume d'appeler «le bloc de l'Est» a considérablement modifié les données économiques, politiques et géopolitiques européennes. En particulier, avec l'indépendance des Pays Baltes, la liberté retrouvée polonaise et la réunification allemande, la mer Baltique est redevenue une mer ouverte, le lieu d'une libre circulation retrouvant son aspect maritime fort et historiquement marqué. Si la maritimité affirmée de la Baltique ne fait aucun doute, son unité et une identité régionale claire ne sont pas encore clairement reconnues bien qu'en voie d'affirmations. Maintes fois convoitée par les grandes puissances, la Baltique semble aujourd'hui redevenue un enjeu majeur même si les finalités sont moins belliqueuses et les moyens plus pacifiques, et ceci pas seulement pour ses états riverains. Souvent décrite comme coincée entre l'Europe et la Russie, la mer Baltique s'apparente de nouveau à un pont plus qu'à une rupture ou une coupure dans le grand espace européen et certainement pas à un espace entre deux.[9]

1.2.1. Précision des découpages spatiaux et positionnement méthodologique

Nous avons déjà eu l'occasion de dire que l'espace étudié était diversement apprécié et que sa définition restait relativement variable d'une discipline à l'autre voire d'un auteur à l'autre. Loin de constituer une vérité absolue, l'acceptation faite dans ce travail de recherche est la suivante :

- **On entend par baltique l'ensemble de l'espace entourant la mer Baltique, c'est-à-dire que celui ci englobe le Danemark, le nord-est de l'Allemagne, la Pologne, la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie, le nord ouest russe et Kaliningrad, la Finlande la Suède** et voire même la Norvège. Notons qu'au sein de **cet espace baltique** existent différentes entités communément reconnues (Golfe de Botnie, Baltique du Sud par exemple). Nombre d'auteurs considèrent que le phénomène marquant des dix dernières années est un processus de régionalisation intense et rapide [BLANC-NOËL N., 2002] ; c'est-à-dire un processus de construction essentiellement politique, social, économique et culturel. Ce processus débouche sur ce que certains appellent des super-régions. Ce néo-

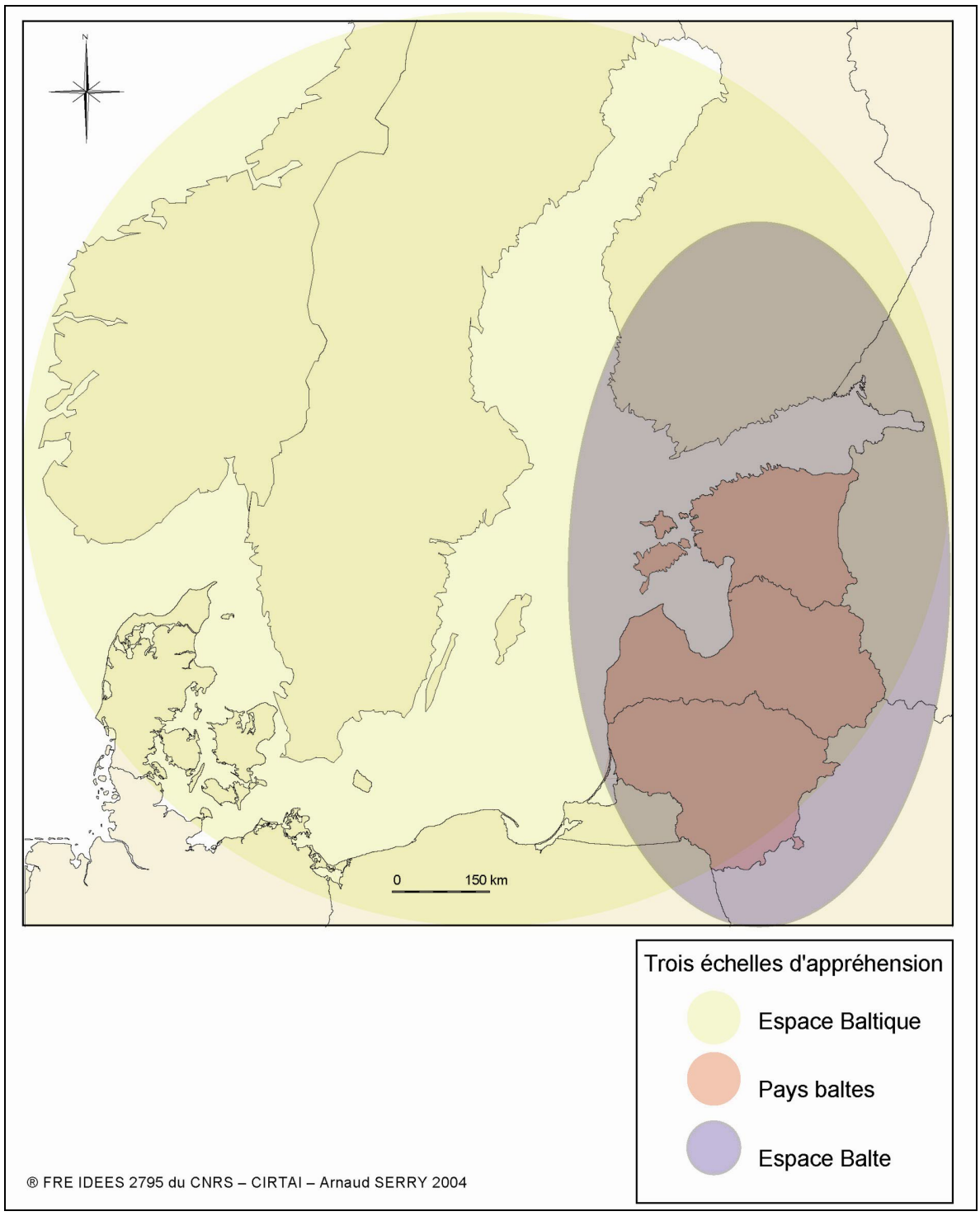
[9] Roger Brunet qualifie l'Europe centrale d'espace entre deux [BRUNET R., REY V., 1996] mais cette situation n'a été à mon avis que temporaire et réduite à la première moitié des années 1990 car par la suite, les Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) se sont clairement positionnés du côté européen.

régionalisme baltique semble encore aujourd'hui peu évident, en tous cas à cette échelle. A l'opposé d'Yves Plasseraud, nous n'utiliserons pas le terme Baltique pour parler des trois républiques baltes [PLASSERAUD Y., 2003]. Il s'éloigne trop de son usage français courant et sous-entend une identité baltique qui reste à prouver.

- **On désigne communément par balte tout ce qui est relatif à la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie**. Il y a cependant ici une exception de taille. J'entends dans ces pages par **« espace balte » l'ensemble des territoires de la baltique orientale** (Cf. Figure 3). En effet, ces territoires sont les lieux traditionnellement peuplés par les peuples baltes. Au début du deuxième millénaire avant notre ère, dans les immenses espaces de ce qui deviendra l'Europe de l'Est, de la Vistule à la Moscova et du Nrev à la Sejm, vivaient des populations que l'on peut appeler protobaltes [TEIBERIS L., 1995]. Cette approche se démarque nettement des approches traditionnelles, elle peut être mal comprise. Elle s'appuie cependant sur les caractères communs de cette région littorale et sur des aspects qui dépassent le simple cadre géographique. Revenons par exemple à l'utilité du terrain dans la démarche géographique. Ce terrain m'a permis de me rendre compte que les russes de l'oblast de Leningrad, estoniens et lituaniens, malgré les importantes différences culturelles qui sont les leurs, ont ce sentiment en commun d'être baltes, c'est-à-dire de constituer la population de la rive orientale de la Baltique. Peut-être est-ce là une première manifestation de cet espace balte tel qu'il est perçu dans les hypothèses de départ et que l'étude de la circulation et de l'organisation maritime et portuaire vont permettre de déterminer plus précisément. Dans ces pages, nous qualifions par conséquent de balte tout individu ou objet localisé sur la façade orientale de la mer Baltique.

La figure 3 illustre d'ores et déjà la multiplication des échelons, des découpages possibles sur les rives de la Baltique. Si cette situation s'affirme comme une richesse, elle constitue également une source de complication à la compréhension de cet espace et un axe de recherche pertinent. Rappelons d'ailleurs qu'à ceux représentés ici se superposent les échelles scandinaves et européennes. Plus qu'une nomenclature, le découpage qui vient d'être évoqué constitue un postulat que nous allons nous efforcer de critiquer et de démontrer la pertinence du découpage « balte » telle qu'il vient d'être présenté.

Figure 3 : Emboîtements d'échelle dans la région Baltique



1.2.2. Un cadre physique et naturel commun

L'objet d'étude comprend des pays répartis sur trois ensembles géographiques traditionnellement distincts : la Scandinavie, la Fédération de Russie et les Pays Baltes. Ces trois ensembles, essentiellement différenciés par leurs caractéristiques humaines, présentent d'indéniables similitudes sur le plan physique et paysager notamment. L'ensemble des observateurs s'accorde notamment sur l'importance tenue par la mer Baltique dans la région. Rupture ou continuité, aboutissement ou point de départ, obstacle ou support, la Baltique influe sur le développement de cet espace depuis des millénaires. Les pays riverains sont définitivement tournés vers cette mer, qui, pour certains n'en est pas vraiment une, et qui s'impose comme leur point commun alors que leurs caractéristiques terriennes sont sensiblement différentes.

1.2.2.1. La mer Baltique au centre de l'identité régionale

Le trait d'union de la Baltique est la mer [MARCADON J., 1998]. Cette citation, au premier abord anodine, revêt une importance considérable pour la compréhension de l'espace balte et, également pour réaliser l'importance du fait maritime dans la région.

Une mer jeune et fermée

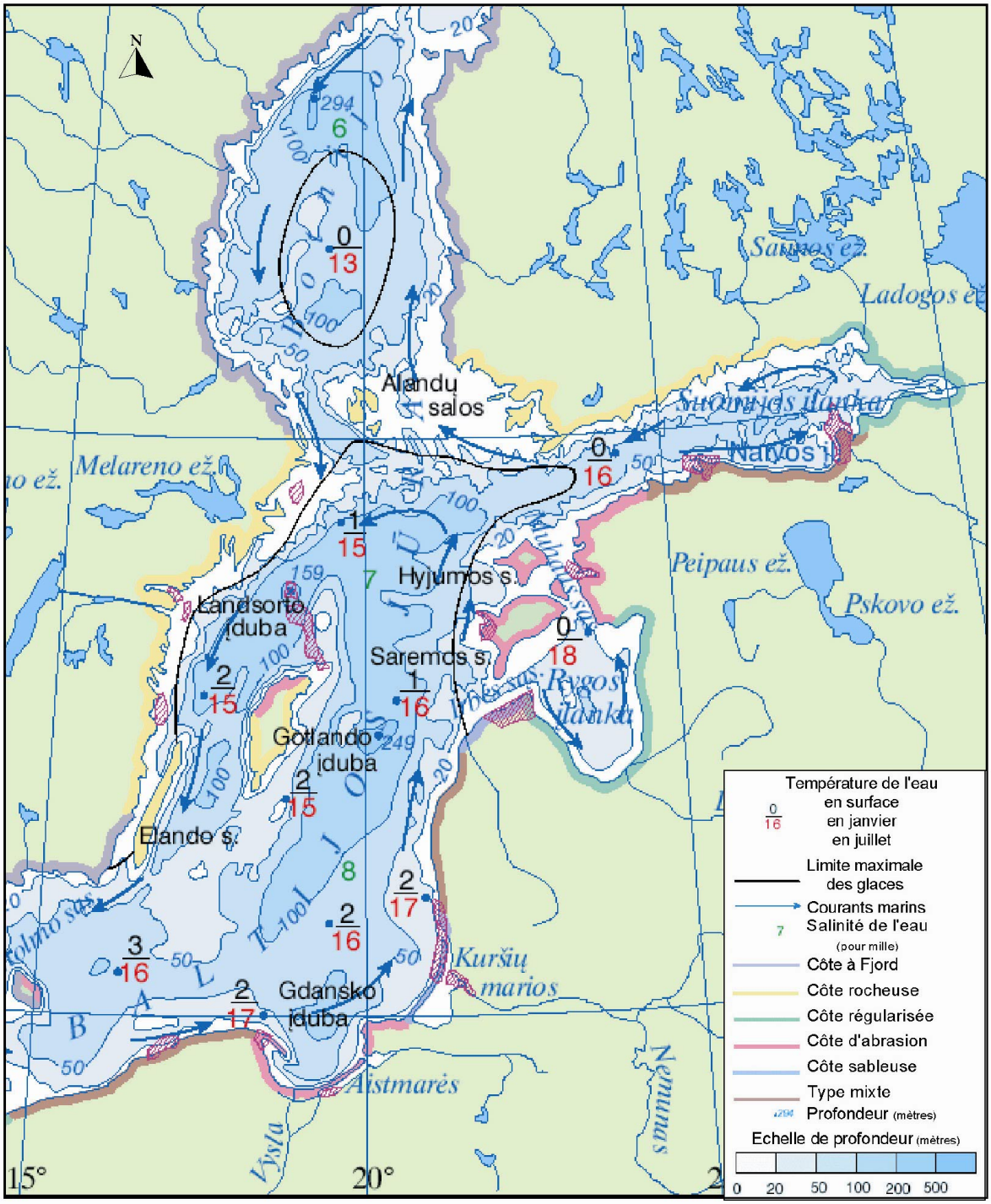
La mer Baltique, totalement enclavée dans le continent européen, constitue l'un des plus grands systèmes d'eau saumâtre du monde. Le bassin hydrographique de la Baltique s'étend jusqu'à la Biélorussie, l'Ukraine, la République slovaque, la République tchèque et la Norvège. La mer Baltique présente plusieurs particularités qu'on ne retrouve nulle part ailleurs (Cf. Figure 4). Il s'agit d'une mer jeune, née à la fin de la dernière glaciation par suite de la fonte de la calotte glaciaire et de l'élévation consécutive du niveau des eaux. Tour à tour détroit, vaste baie, lac et enfin mer intérieure, elle a une histoire géologique remarquable. Libérées du poids des glaces, les régions septentrionales de la Baltique continuent à se soulever à un rythme pouvant atteindre neuf mm par an, tandis que l'érosion littorale y est bien moins active que dans les zones méridionales. Le fond de la mer Baltique est formé d'une série de vastes bassins séparés par des reliefs sous-marins appelés seuils [PINOT J.P., 2002]. En raison de l'extrême variabilité des conditions hydrophysiques (oxygène et salinité) qui règnent dans la Baltique, des biotopes spécifiques ainsi qu'une faune et une flore composées d'espèces peu nombreuses, mais très adaptées au milieu, s'y

sont développés. Ceci explique la grande vulnérabilité de l'écosystème marin, sur lequel toute perturbation de l'environnement due aux activités humaines, dont celles liées aux transports, peut avoir des effets gravement préjudiciables. Occupant le centre de la cuvette scandinave, où elle a remplacé une calotte glaciaire qui avait récemment fondu, la Baltique est une mer étroite, épicontinentale et peu profonde, dans laquelle les distances de côte à côte excèdent rarement 150 km.

Sa côte orientale peut être scindée en deux parties. Sa moitié sud est plutôt sableuse alors qu'à partir de l'Estonie s'affirme une côte rocheuse. Sa principale originalité est constituée par la présence de baies et de golfes aux caractéristiques propres comme la baie de Courlande, à l'embouchure du Niémen. Surtout, le golfe de Riga et le golfe de Finlande offrent des conditions nautiques spécifiques surtout en hiver avec les amoncellements de glace qui s'y fixent.

La Baltique est avant tout une mer pratiquement fermée, communiquant avec l'extérieur par des détroits. Ces détroits ont donné lieu pendant plus de quatre siècles à la perception, par le Danemark, de droits de passage sur les navires de commerce. Ces péages ont été abolis par le traité de Copenhague du 14 mars 1857, aux termes duquel le Danemark s'est engagé à ne plus prélever aucun droit sur les navires transitant par les détroits.

Figure 4 : Caractéristiques de l'espace maritime baltique



® FRE IDEES 2795 du CNRS – CIRTAI – Arnaud SERRY 2004

© Centre for cartography, Vilnius University

Les détroits danois, obstacles et supports de la circulation maritime

Au contact de la Mer Baltique et de l'océan mondial, les détroits danois englobent le Petit Belt, le Grand Belt et le Sund (Cf. Figure 5) :

- Le Petit Belt sépare la presqu'île de Jutland des îles de Fionie. Long de 65 kilomètres, par endroits très sinueux, sa largeur est comprise entre 27,5 kilomètres et 700 mètres. Sa profondeur varie de 15 à 81 mètres mais un pont d'une hauteur de 33 mètres limite le tirant d'air des navires.
- Le Sund (Sundet pour les Danois, OreSund pour les Suédois), orienté nord-sud est bordé par la Suède sur sa rive orientale et par l'île danoise de Seeland sur sa rive occidentale. Sa largeur varie entre 3 et 21 kilomètres, sa longueur est d'environ 100 kilomètres. Sa profondeur, résultant de dragages, est inférieure à 8 mètres. Il est divisé en divers chenaux dont les fonds dans la partie sud sont inférieurs à 8 mètres, mais les navires les plus grands peuvent accéder par le Nord aux ports de Copenhague et de Malmö.
- Le Grand Belt situé entre les îles danoises de Fionie et de Seeland est long de 60 kilomètres et sa largeur varie entre 18,5 et 28,2 kilomètres. Cependant, de nombreuses îles ou îlots rétrécissent les chenaux navigables à une largeur parfois inférieure à 2 kilomètres. Le Grand Belt apparaît en fait comme le principal point d'entrée dans la Baltique car un chenal de 18 mètres de profondeur a été créé pour permettre le passage de navires de 200 000 TPL.
- Dernier accès à la Baltique, créé à l'origine pour faciliter la circulation de la flotte militaire, le canal de Kiel, long de 98 km, a été ouvert mais il n'a que 13 mètres de profondeur, ce qui réduit l'importance des navires pouvant y transiter (25 000 tpl.) et donc son rôle économique actuel, d'autant plus qu'il est localisé dans le territoire allemand. Cependant, il économise de 200 à 400 milles selon la route du navire dans son périple autour de la péninsule de Jütland [MARCADON J., 1999]. Une fois les détroits franchis, la navigation dans la mer Baltique est toujours gênée par la faible profondeur de cette dernière : la moyenne est de 52 mètres et la profondeur maximum de 452 mètres.

Figure 5 : Les détroits danois, contraintes et supports de l'activité maritime



Plus encore que leurs seules caractéristiques physiques, la fréquentation de ces détroits permet d'en illustrer l'importance et de mettre en avant les différents problèmes qui peuvent s'y poser. L'intensité totale du trafic dans le Grand Belt et dans le Sund était restée stable au cours

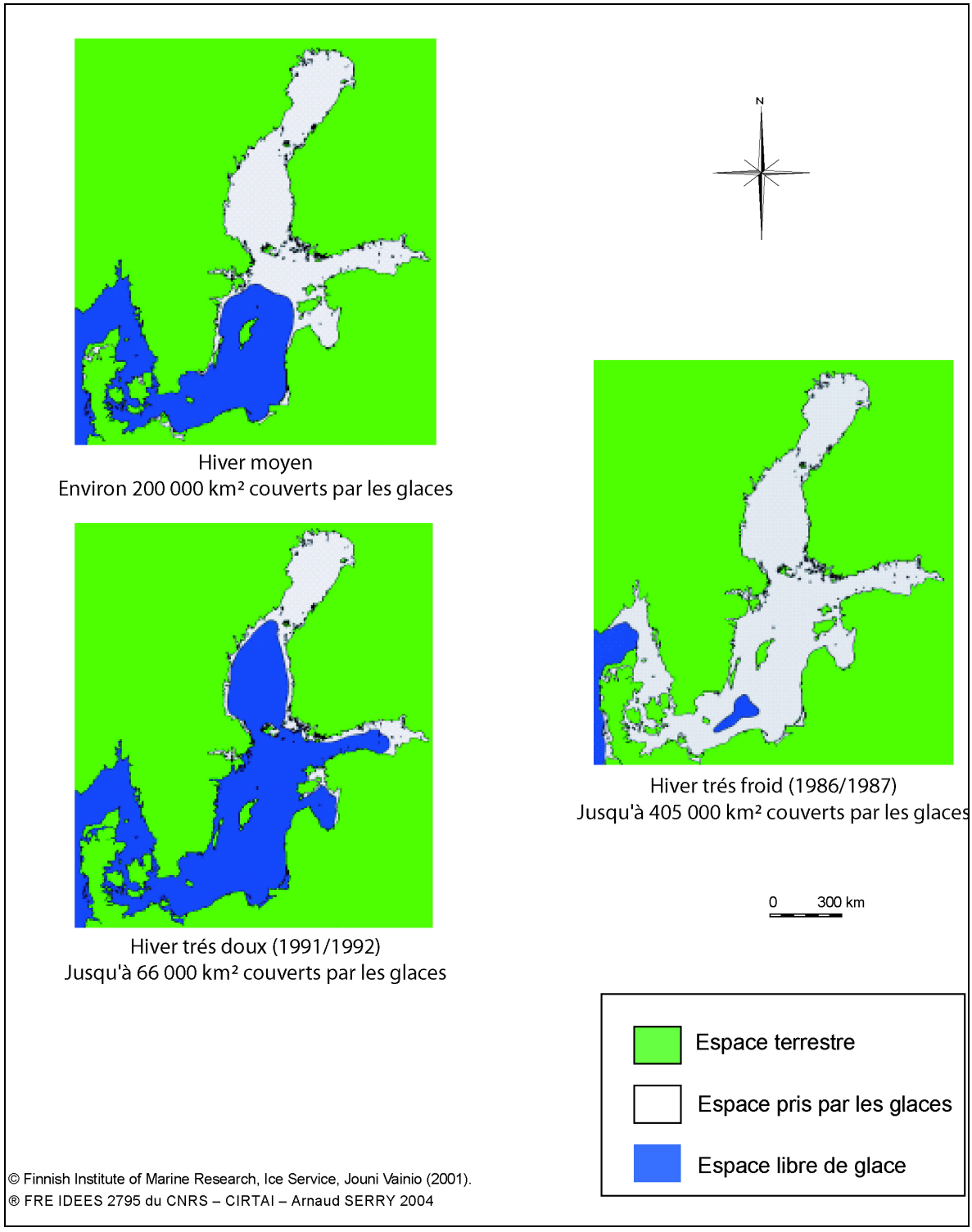
des années 1980 avant de croître de 20 % entre 1990 et 1995[10]. Cette augmentation du trafic au début des années 1990 illustre d'ailleurs l'impact de la réouverture de la façade orientale de la mer Baltique, d'autant qu'elle s'est poursuivie depuis. Notons ici que nous avons parallèlement assisté à une réorganisation des flux dans les détroits puisque la croissance a eu lieu dans le Sund (50% entre 1990 et 1995) alors que le Belt a vu son trafic diminuer. Le trafic dans le Petit Belt, bien que moins important, a lui aussi connu une hausse de l'ordre de 20 % au cours de cette période. En ce qui concerne le Canal de Kiel, il est intéressant de noter que depuis le début des années 1990, le trafic y a diminué d'environ 15%. Il est donc très net que le trafic se concentre désormais sur le Sund. Tout ceci pour illustrer un fait important pour la compréhension de l'espace maritime baltique. Même s'ils constituent des obstacles à la navigation, les détroits danois ne sont pas des éléments aussi limitants qu'on a pu le croire ou le faire croire. Point de passage obligé pour l'accès à la Baltique, leur saturation peut certes avoir des effets néfastes au développement maritime régional ; mais puisque que la mer Baltique est à l'écart des grandes lignes tour du monde, ces détroits ne sont pas, ou peu, appelés à recevoir des navires over-panamax. L'accroissement du trafic dans le Sund témoigne du fait que le caractère limitant au trafic maritime des détroits danois ne semble pas être prépondérant. Il témoigne également du fait que la Baltique semble se « feederiser » car ses relations avec l'océan mondial s'effectuent désormais grâce à des navires de moins de 8 mètres de tirant d'eau, ce qui est illustré par l'accroissement du trafic dans le Sund. En effet, la mer Baltique est desservie par des navires de taille réduite dont la fonction est de redistribuer dans les ports de moindre importance les conteneurs des gros porte-conteneurs qui ne touchent plus qu'un ou deux ports par continent ; en Europe, ces ports sont ceux de la rangée nord européenne. Le tirant d'eau relativement limité des chenaux des Détroits Danois impose donc une contrainte d'ordre géographique à la circulation maritime (Cf. carte 3). Il est cependant indispensable de préciser ici que cette situation particulière (position autre que sur une des grandes rangées maritime) n'est pas considérée comme un handicap : une façade maritime non desservie par des lignes tour du monde peut-être dynamique comme nous le mettrons en évidence ultérieurement. Nous assistons au paradoxe de l'ouverture économique et politique de la région qui correspond à un rétrécissement de l'avant-pays maritime de celle-ci.

[10] Sources : « statistical analyses of the baltic maritime trafic », [RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002].

L'omniprésence des glaces en hiver, résultante des caractéristiques physiques et du climat

L'une des influences les plus importantes des détroits est indirecte. De leur fait, les marées atlantiques ne pénètrent pratiquement pas en mer Baltique. Celle-ci a ses marées propres, diurnes, dont l'amplitude ne dépasse pas 15 cm. Son eau se renouvelle très lentement, contient peu d'espèces animales et est très sensible à la pollution, d'autant que le trafic maritime y est très dense. Mer continentale, la Baltique connaît de fortes variations de température de l'eau: le maximum thermique, atteint en août (moyenne 15 °C) pour les eaux superficielles, est moins marqué et plus tardif en profondeur. La faible salinité des eaux, due en partie à l'étroitesse des détroits, associée à sa situation relativement boréale sont, de plus, à l'origine d'une des caractéristiques de la mer Baltique ayant un impact majeur sur la circulation maritime : le gel des eaux en hiver. De plus, la salinité diminue depuis les détroits jusqu'aux confins des golfes de Botnie et Finlande, où l'eau ne compte que 2 à 3 grammes de sel par litre (2 à 3 ‰). Ainsi, la Finlande est le seul pays au monde dont tous les rivages sont bloqués chaque hiver. C'est généralement en mars que l'englacement atteint son maximum: les côtes au nord de 58° de latitude sont englacées à peu près chaque année, mais ce n'est que lors des hivers les plus froids que les trois grands golfes sont complètement pris par les glaces. Il existe des restrictions de navigation en hiver. Les navires doivent avoir recours à l'assistance d'un brise-glace (surtout dans le Golfe de Finlande), ce qui implique une attente car cette navigation s'effectue en convois derrière le brise-glaces (CF. Annexe 2). Le froid est de plus à l'origine d'autres contraintes pour le fonctionnement et l'organisation des ports, surtout en hiver à cause des températures et de la durée raccourcie du jour qui exige parfois un matériel particulier. D'ailleurs, même lorsque les eaux sont libres en hiver, la formation de glace sur les navires peut rapidement engendrer un instabilité dangereuse du bâtiment. Les effets de la glace et du climat sont aussi importants en terme de coût ou de temps de transport. Les cartes de la figure 6 illustrent les différents cas de figure connus en matière d'englacement en Baltique.

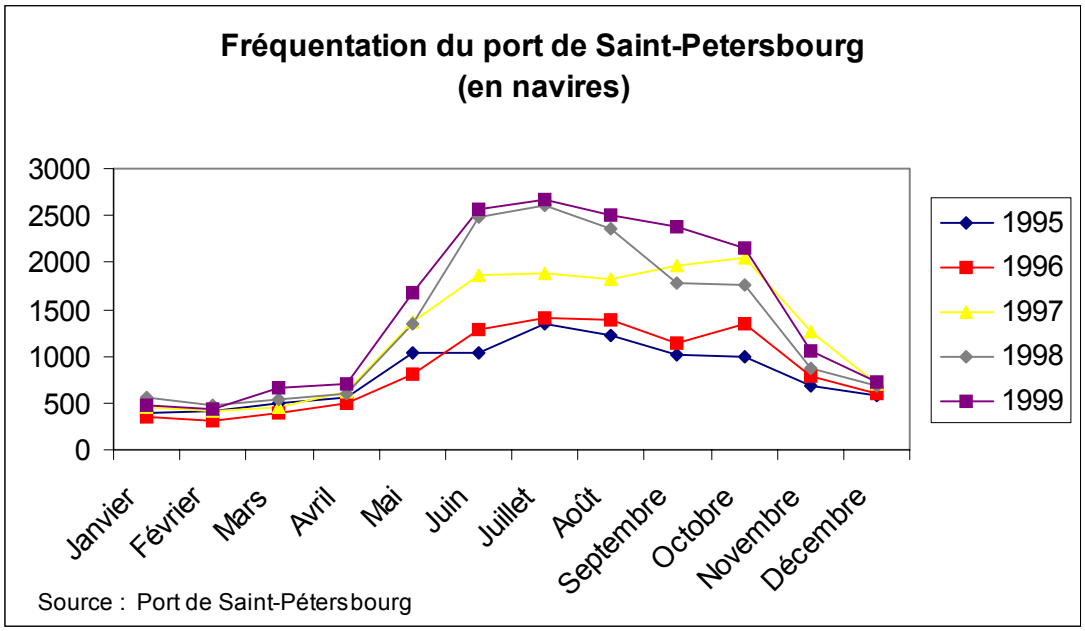
Figure 6 : Carte des glaces en baltique selon la rigueur des hivers



La fréquentation du port de Saint-Pétersbourg en fonction des mois de l'année subit l'influence et les contraintes engendrées par les conditions climatiques dans la région (Cf. figure 7) ; quatre à cinq fois plus de navires touchent en moyenne le port de Saint-Pétersbourg durant les mois d'été

qu'au cours des mois d'hiver. Tous les ports de la façade orientale de la Baltique ne sont pas logés à la même enseigne comme le montre la figure 6. Les ports du sud et surtout celui de Klaipeda connaissent moins les affres de l'englacement que ceux du Golfe de Finlande.

Figure 7 : Les navires au port Saint-Pétersbourg



Des rives très diverses

La Baltique est généralement divisée en 5 entités : le Golfe de Botnie, le Golfe de Finlande, la Baltique centrale, la Baltique du sud et les détroits danois. En raison des hypothèses de départ, et des résultas de ce travail, ce découpage s'avère incorrect, du moins sous l'angle de la circulation maritime. Au contraire, la sectorisation suivante s'avère plus pertinente : le Golfe de Botnie, la Baltique orientale, la Baltique occidentale c'est-à-dire le littoral suédois, la Baltique du sud (littoraux polonais et allemands) et les détroits danois.

Le Golfe de Botnie est la portion de la Baltique dans laquelle le trafic maritime est le moins dense. Il est peu propice au développement du transport maritime notamment en raison de l'omniprésence de la glace en hiver. De plus, l'arrière-pays y est petit en surface, en population et en activités.

Seuls les ports finlandais de Turku et Naantali, respectivement 3,5 et 5,2 millions de tonnes en 1998, et le port suédois de Lulea se situent aujourd'hui parmi les principaux ports régionaux.

Lulea est le plus au nord des 10 premiers ports suédois avec un trafic de 7 millions de tonnes en 1998 constitué essentiellement de vrac (charbon et hydrocarbures). Du coté finlandais, le port de Rauma est un des principaux ports d'exportation de papeterie. Vaasa a une vocation essentiellement roulière à destination de la rive suédoise mais on y croise aussi du trafic d'huiles minérales et de charbon. Plus au nord, le port de Kokkola dessert de grandes industries en vracs divers. Enfin à l'extrémité septentrionale du golfe, Oulu et Kemi fondent leur activité sur les exportations finlandaises forestières et de papier. Le corridor d'Arkhangelsk permet de transporter les matières premières des Républiques de Carélie et des Komis ainsi que de la région d'Arkhangelsk aux ports du Golfe de Botnie et, de là, aux marchés européens. La compétitivité de cette voie sera considérablement accrue lorsque la nouvelle section de voie ferrée de 126 km entre Ledmozero et Kotskoma en Russie sera terminée. A ce projet s'ajoute celui de triangle nordique qui vise à moderniser les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes en Suède et en Finlande, afin d'améliorer le transport des marchandises et des voyageurs entre les pays nordiques et le centre du continent. Il permettra l'intégration de régions qui, d'un point de vue géographique, sont à la fois enclavées et situées à la périphérie de la Communauté. Sa mise en œuvre entraînera une diminution sensible de la durée des trajets aussi bien par la route que par le rail, peut-être au détriment de certaines lignes de ferries.

La rive méridionale de la Baltique comprend les ports polonais et allemands. Les trafics des ports polonais de Gdansk, Gdynia et Swinoujscie sont essentiellement tournés vers le marché national, même si leur trafic de transit a quasiment doublé entre 1990 et 1999, passant de 7 à 13% du trafic total (Source : Port et Office Statistique de Gdansk). Etant donné le rôle majeur joué par l'Allemagne à la fois dans le commerce intrabaltique et en tant que relais vers le reste du monde, sa prédominance sur les autres façades va de soi que le port de Hambourg y soit inclus ou non. Les autre sprincipaux ports allemands sont par ordre décroissant Lübeck (22,6 millions de tonnes de trafic en 2002 d'après les sources du port lui-même), Rostock, Mukran et Kiel. Héritage de l'époque soviétique, ces ports entretiennent des relations privilégiées avec les ports des Etats Baltes.

Très souvent classée comme Baltique centrale dans un ensemble qui comprend les ports baltes et parfois le Golfe de Finlande, la Baltique occidentale se limite dans ces pages à la cote suédoise hors Golfe de Botnie. Certains auteurs voient dans l'ensemble précédemment évoqué un corridor connectant les régions métropolitaines de Saint-Pétersbourg, Tallinn, Helsinki et Turku

[KALLSTROM L., 2000] sans tenir compte d'une distinction fondamentale. La finalité des services de transports est bien différente en Suède de ce qu'elle est sur la rive orientale de la Baltique. Aux vues de la figure 67, la Suède semble être dans une situation parallèle à celle de la Baltique orientale : les liaisons roulières à destination des ports allemands de la Baltique sont fortement développées et son accès vers l'océan mondial passe par les grands ports ouest européens. Alors que la Suède se situe à l'extrémité des flux de circulation maritime, la rive orientale a, quant à elle, une vocation transitaire. Cette façade est dominée par le port de Stockholm dont le trafic s'élève à 7,8 millions de passagers et 5,2 millions de tonnes de marchandises en 2004 (Source : association des ports suédois). Vient ensuite Karlshamn avec 4,8 millions de tonnes de trafic, port généraliste avec plusieurs liaisons roulières à destination de la rive orientale de la Baltique. D'autres ports d'importance moindre sont localisés sur cette façade, comme Norrkoping qui connaît un trafic de 3,8 millions de tonnes en 2004, dominé par les exportations forestières et les produits agricoles, ou encore Oxelösund dont le trafic de 5,8 millions de tonnes en 2004 était pour l'essentiel constitué de pétrole brut. Des lignes régulières relient les ports suédois à la rangée balte. Ces lignes sont essentiellement roulières, notamment entre Klaipeda et Karlshamn (6 rotations par semaine), Tallinn et Stockholm (une liaison journalière) et également entre Ventspils et Karlshamn (3 liaisons hebdomadaires). De nouvelles lignes sont mises en place régulièrement comme celle qui met en relations Klaipeda, Karlshamn et Baltisk (Kaliningrad). Comme nous l'avons déjà précisé, les ports de Baltique occidentale ne sont pas des ports de transit. Par contre, le transit russe via les ports de la rangée balte y constitue une part non négligeable du trafic. En 1997, environ 4 millions de tonnes de marchandises entre la Suède et la Russie transitaient parts les ports baltes [BRODIN A., 2003]. Si les tonnages concernés restent nettement inférieurs à ceux des flux entre les ports de la Baltique orientale et les principaux ports européens, la façade occidentale, les liaisons existent et tendent à se renforcer.

La délimitation des ports de la région de l'Oresund peut prêter à discussion. Dans ce travail, ceux-ci sont constitués des ports danois, suédois et norvégiens à proximité des détroits. Les ports allemands sont tous considérés comme appartenant à la façade méridionale de la Baltique.

Au Danemark, les trois ports de Aarhus, Copenhague et Fredericia concentrent la moitié du trafic maritime du pays. Touchés par des lignes feeder (Saint-Petersbourg – Kotka – Helsinki – Aarhus - Hambourg) ou quelques liaisons régulières vers les ports baltes (une liaison hebdomadaire avec

Klaipeda est assurée par Scandlines Balticum Seaways), les ports danois sont moins tournés vers les activités de transbordement pour le trafic régional que leurs homologues allemands. Leur vocation est principalement méridienne et a pour but le franchissement des détroits. Elle est illustrée par la coopération entre le port de Copenhague et celui de Malmö en Suède. Même si le trafic pétrolier en provenance de Russie a tendance à y croître, c'est bien la mise en relation de la Suède et du Danemark prédomine.
Les autres ports des détroits, suédois comme Göteborg (36,8 millions de tonnes en 2004 d'après le port de Göteborg, Brofjorden, et Helsingborg ou norvégiens comme Oslo, Tönsberg et Grenland sont organisés suivant les mêmes logiques : franchir les détroits et assurer les approvisionnements nationaux. Ainsi, y prédomine du trafic passager. Helsingborg, au premier rang régional avec 11,8 millions de passagers en 2004 (source : Association des ports suédois). Leurs relations avec la rangée balte limitent à quelques escales. Oslo est par exemple uniquement touché par la ligne Unifeeder qui relie Kotka, Hamina, Tallinn à Hambourg (Source : Port de Oslo). Les détroits danois apparaissent donc plus pour les ports baltes comme un point de passage obligé vers leurs principaux partenaires ouest européens que comme un avant pays à fort potentiel.

Mer ou grand lac, là n'est pas la question. Ce qui ressort de toute description du cadre marin balte c'est la notion de cul de sac maritime, ce qui, soit dit au passage, constitue un facteur limitant à la comparaison avec la mer Méditerranée qui en raison du percement du canal de Suez en 1869 constitue plus un corridor qu'un terminus. En Baltique, vous pouvez au mieux vous enfoncer dans le Golfe de Botnie ou le Golfe de Finlande, si le temps le permet mais pas question de s'en échapper. La Baltique peut, par contre, constituer une échappatoire occidentale à des territoires fortement marqués par la continentalité. C'est pourquoi, nuancer de suite cet aspect cul de sac de la Baltique est indispensable : certes nous sommes ici en présence d'un cul de sac maritime mais celui-ci correspond avant tout à une voie de passage presque obligatoire pour certains types de trafics, ce qui en fait un espace de captage des flux ouest-est et nord-sud [WACKERMANN G., REY V., AQUATIAS C., 1997]. Malgré ces nombreux inconvénients, la Baltique, de par sa situation à l'intérieur du continent européen, a suscité l'intérêt des sociétés riveraines. Elle fut longtemps une grande voie de communication du Norden, plus fréquentée que les itinéraires terrestres. Elle a d'ailleurs depuis longtemps la réputation d'une artère maritime animée d'importance internationale [APRELEV S., 1997]. Toutes les grandes villes ont leur port. On oublie souvent que la Baltique est une mer très fréquentée, aux littoraux peuplés [BRUNET

R., MARCHAND J.P., RIQUET P., 1996]. Elle s'affirme comme un espace die liaison entre ses rives et les espaces au-delà de ces dernières.

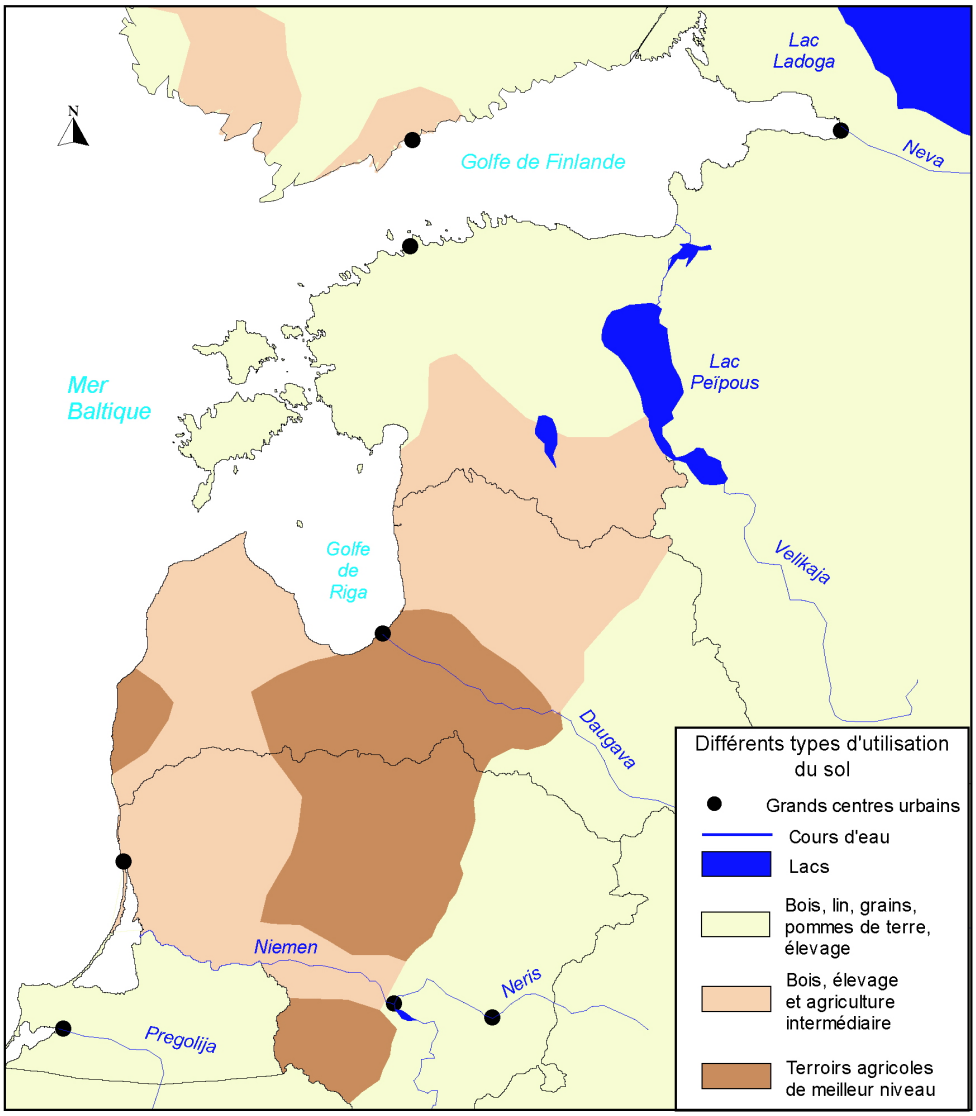
1.2.2.2. Des paysages similaires supports de populations diverses

A cet environnement maritime propre se greffe un cadre continental tout aussi spécifique. Débouché maritime naturel de l'immense plaine russe, la région balte présente une forte homogénéité de relief comme de climat [LOROT P., 1991].

Homogénéité physique de la Baltique orientale

On peut observer dans l'étroit espace balte la transition du climat de l'Europe centrale à celui de la Russie, et voir s'atténuer assez vite l'influence maritime. Le relief est partout marqué par des empreintes glaciaires, sous forme de larges vallées fluvio-glaciaires en Estonie ou de vastes étendues de sable de ruissellement comme dans la région de Kaunas en Lituanie. Du fait des glaciations, la rive orientale de la mer Baltique est faite de moraines qui ont donné naissance à un paysage de collines, à de nombreux lacs, marécages et rivières. Le point culminant de la région se situe à Suur Munamägi, au sud de l'Estonie, à 318 m d'altitude. Le relief de la région n'oppose pas d'obstacle majeur à la circulation terrestre. Seul le froid hivernal vient compliquer cette dernière. Le climat y est relativement tempéré et les températures fraîchissent vers les hautes latitudes, la végétation poussant sur ces sols acides et humides est faite essentiellement d'herbes et de forêts. Tout comme le relief, la végétation reste uniforme. La forêt, de pins ou de sapins selon les sols, est omniprésente. Ces forêts et les terres arables couvrent l'essentiel de la région alors que de larges étendues d'eau douce y sont présentes (Cf. figure 8).

Figure 8 : Utilisation du sol à l'est de la Baltique



® FRE IDEES 2795 du CNRS – CIRTAI – Arnaud SERRY 2004
Source : [BRUNET R., MARCHAND J.P., RIQUET P., 1996].

Si la mer Baltique est l'élément fédérateur de la région, l'eau dans son intégralité en constitue un symbole fort. L'omniprésence de l'eau dans la région n'est pas que maritime ; les eaux continentales caractérisent parfaitement le paysage balte. Partout les tourbières, les marécages abondent, le réseau hydrographique est perturbé [BRUNET R., MARCHAND J.P., RIQUET P., 1996]. Autrefois exploités par les commerçants et les explorateurs, les grands fleuves de la région sont de nouveau susceptibles d'être le support d'échanges. Rivières, fleuves et lacs sont partout présents dans les paysages baltes. Des fleuves tels le Niémen en Lituanie et la Daugava en Lettonie étendent et confortent le potentiel de communication de la mer Baltique et expliquent en partie la concentration de la population dans cet espace. Leur utilisation à grande

échelle comme axe de pénétration vers la pleine russe nécessiterait tout de même d'importants investissements. A leurs embouchures se sont installés des ports importants depuis l'époque de La Hanse (Riga, Klaipeda, Gdansk par exemple). Ces voies fluviales sont pour l'heure sous exploitées, cependant la définition de certaines d'entre-elles comme des axes européens de transport illustre leur possible importance : la partie aval du Niémen a ainsi été incluse dans les réseaux transeuropéen fluviaux.

Une macro région multinationale

La région de la mer Baltique est désormais une « macro région » européenne. Cette nouvelle zone de coopération interrégionale a commencé à se former au terme de la guerre froide. Les pays qui en font partie ont un point commun : une voie navigable et une ressource naturelle en péril, la mer Baltique. Cette macro région d'une grande hétérogénéité qui « unit » des pays démocratiques et hautement industrialisés – l'Allemagne et la Scandinavie – et des pays de l'ex-bloc soviétique, à savoir la Pologne, la Biélorussie, les États baltes et la Russie. Cette constellation d'États est à la fois asymétrique et asynchrone. Aujourd'hui, des nations industrialisées et des sociétés civiles d'Europe occidentale côtoient des régimes instables et souvent autocratiques qui président au destin d'économies fragiles. Ainsi, la Pologne, désormais membre de l'Union européenne et qui progresse rapidement sur la voie de la restauration d'une société civile, contraste fortement avec la Biélorussie et la Russie où la transformation systémique est souvent chaotique. En Russie et dans les républiques baltes où vivent des minorités russes, le nationalisme territorial et les conflits liés aux minorités ethniques sont à nouveau d'actualité. Cette région abrite plus de 70 millions de personnes[11], partagées en neuf Etats : la Suède, la Finlande, le Danemark, l'Allemagne, la Pologne, la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie et la Russie. La zone d'influence directe de cette région, correspondant aux franges littorales de ces états, compte environ cent millions d'habitants, chiffre qui peut être multiplié par deux si l'on tient compte d'un plus large hinterland. Il est notamment difficile de déterminer avec précision la limite orientale de cet hinterland en Russie et dans l'ensemble de la CEI.

Certains auteurs réduisent la région balte à la frange est de la mer Baltique ; d'autres plus ambitieux y ajoutent une dimension nordique qui la fait s'étirer sur la Scandinavie. Une troisième semble ici préférable, celle que l'on pourrait définir comme le « grand est balte ». La région

[11] Cette estimation de la population comprend la population riveraine de la Baltique et non pas l'ensemble de la population allemande et russe [CABOURET M., KOSTRUBIEC B., 1999].

balte, ainsi étudiée dans ce travail de recherche, est à cheval sur cinq pays différents appartenant à des zones géographiques très souvent considérées de manière distincte les unes des autres et regroupe, elle, près de 23 millions d'habitants :

✓ La Finlande, pays d'Europe du nord, est surtout considérée comme appartenant à la Scandinavie. En ce qui nous concerne, c'est le sud-est de la Finlande qui entre dans le cadre de cette étude c'est-à-dire les côtes du Golfe de Finlande.

✓ L'Estonie, la Lettonie et la Lituanie sont ceux qu'on appelle souvent les Pays Baltes ou les Etats Baltes. Les économies des États baltes ne sont pas non plus sans similitudes. Connaissant toutes trois une croissance rapide de plus de 5% depuis la fin des années 90 (qui leur vaut le surnom de « tigres baltes »), mais restant toutefois trois des quatre économies les moins développées de l'UE élargie, elles se caractérisent par des spécialisations semblables dans les industries du bois, du textile, ou encore dans l'activité de transit, et sont ainsi à bien des égards davantage concurrentielles que complémentaires.

✓ La Fédération de Russie est le dernier élément constitutif de l'espace étudié et, bien entendu, un ensemble géographique à part entière. Etant donné la géographie particulière de la Russie, il va sans dire que seule une infime partie de territoire de la fédération entre à proprement parler dans cet espace, même si l'ensemble des acteurs et des enjeux russes peuvent avoir des répercussions sur notre objet d'étude car, de Saint-Pétersbourg à la côte de la mer Caspienne, du littoral de Kaliningrad à la Carélie, la Russie reste immense, le plus vaste pays de la planète et complexe à souhait [CABANNE C., SIDOROVA V., TCHISTIAKOVA E., 1996].

Affirmer de suite que l'espace étudié forme un ensemble homogène et cohérent serait évidemment erroné. Divers sont les facteurs d'hétérogénéité. Finlandais, Lituaniens et Russes ne forment pas un même peuple et n'ont pas la même perception de l'espace sauf celle précédemment évoquée du lien étroit qui les lie à la mer Baltique. Ils n'aménagent donc pas l'espace de la même manière comme l'illustrent les différences marquantes en terme de découpage administratif et donc d'organisation spatiale.

La perception de la mer unificatrice, preuve de diversité

Nous retrouvons une conjonction de ces facteurs historiques, culturels, ethnographiques dans la perception qu'ont les différents peuples de cette mer qui est leur est commune. Mer Baltique pour les uns, elle est la mer de l'est pour certains ou encore la mer de l'ouest pour les autres. Pour les Suédois et les Allemands, la Baltique a été un grand axe d'accès et d'expansion

vers l'Europe orientale, ce qui lui a donné son nom : *Östersjön* en suédois, *Ostsee* en allemand. Pour les Estoniens c'est la « mer de l'Ouest », *Läänemeri*. Pour les autres et surtout les Russes, c'est la mer Baltique, *Baltiskoje more* en russe, *Baltijos Jura* en Lituanien [CABOURET M., KOSTRUBIEC B., 1999]. Au sein même de ce qu'il est communément convenu d'appeler les pays baltes, les disparités sont grandes. « Il y a trois pays baltiques et deux peuples baltes » [CHAMPONNOIS S., DE LABRIOLLE F., 2001]. Ces peuples appartiennent à deux ensembles culturels différents. En effet, Lettons et Lituaniens constituent la branche balte alors que les Estoniens sont proches des Finnois. Estonie, Lettonie et Lituanie. Les nommer, c'est presque déjà les confondre. Ces trois pays n'ont bien souvent qu'une appellation unique : les Etats baltes. Certes, tous trois bordent la mer Baltique, au nord-est du continent européen. Certes, tous trois sont des anciennes républiques soviétiques qui intègrent officiellement, le 1er mai 2004, l'Union européenne. Mais cette dénomination unique présente le danger d'une assimilation rapide et erronée des trois républiques. Pourtant, les points de différenciation sont nombreux : historiques, religieux, culturels, linguistiques, économiques, géopolitiques. Tous les peuples baltiques ne parlent pas une langue balte et les langues baltes ne sont pas la prérogative des baltes. Par ailleurs, les pays baltes ne constituent pas une entité identique d'un pays à l'autre. Ils n'ont pas la même origine ethnique, ils n'ont pas la même langue et ils n'ont pas la même religion [CHAMPONNOIS S., DE LABRIOLLE F., 2004]. La Lituanie et la Lettonie sont baltes, ce qui historiquement est également le cas de l'ancienne l'enclave de Prusse orientale. L'Estonie fait quant à elle partie de la souche finno-ougrienne et non balte. Il s'agit là d'une première discontinuité, culturelle, mais il y en a d'autres : les trois langues qui sont différentes, les religions, entre catholicisme romain (Lituanie), luthéranisme et orthodoxie. Historiquement déjà le fossé se creuse. Contrairement à la Lituanie qui durant toute son histoire a fait partie de l'Europe centrale sur la plan tant politique que culturel, la Lettonie et l'Estonie ont toujours fait partie de l'Europe du Nord [MATHIAS E., 2001].

Un espace marqué par les disparités sociodémographiques

D'un point de vue purement démographique, la région balte présente une importante diversité (Cf. Tableau 1). En premier lieu, la population est inégalement répartie sur cet espace. Nous pouvons d'ailleurs remarquer la concentration de la population sur les littoraux dans l'ensemble des pays. Cependant, les densités de population sont bien différentes d'un état à l'autre, comme le montre le tableau précédent et les contrastes sont nombreux au sein des mêmes

pays. Prenons par exemple le cas finlandais : la densité de 17 habitants au kilomètre carré cache les fortes disparités régionales (Cf. Tableau 1 et Figure 9) en raison de la concentration des populations sur les côtes et de la diminution de l'implantation humaine dans les régions les plus septentrionales.

Tableau 1 : Aspects démographiques des états de la rive orientale de la Baltique

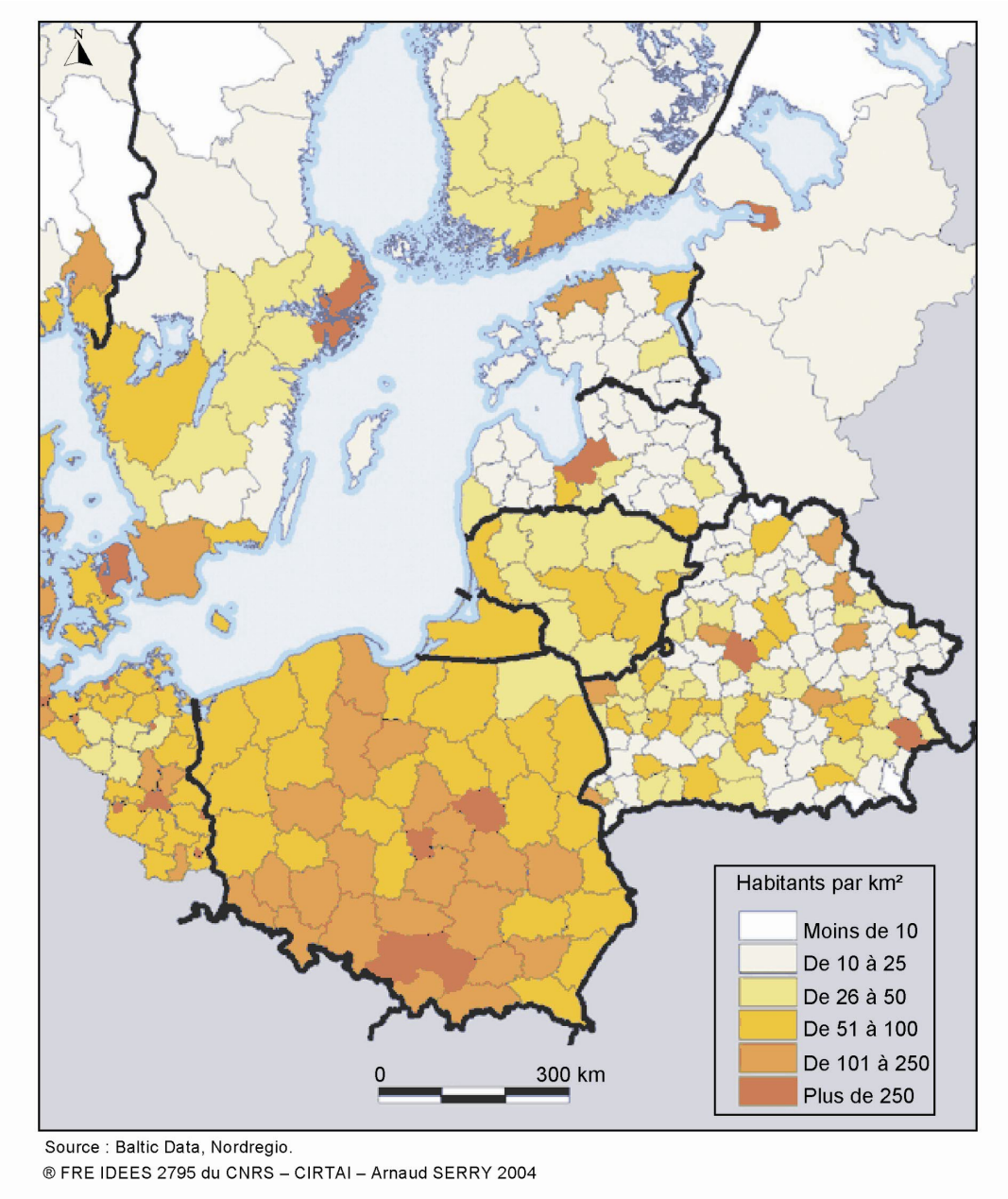
	Population (en millions)	Taux de natalité ‰	Taux de mortalité ‰	Taux de mortalité infantile ‰	Indice de fécondité	Structure par âge		Espérance de vie à la naissance	
						moins de 15 ans	plus de 64 ans	H	F
Estonie	1,4	9	14	9	1,3	17	16	65	76
Finlande	5,2	11	9	3	1,7	18	15	75	82
Lettonie	2,3	9	14	11	1,2	17	15	65	76
Lituanie	3,5	9	12	8	1,2	19	14	66	77
Russie*	144,4	9	15	16	1,2	18	13	59	72

* Dont 10,7 millions dans la région balte

Source : INED

Les côtes du Golfe de Finlande supportent la majeure partie de la population finlandaise. D'autres disparités démographiques existent dans la région, qu'il s'agisse de la structure ou de l'évolution de la population comme l'illustre le tableau suivant. Ces disparités ne font que renforcer ce sentiment d'hétérogénéité de la façade. Par exemple, la Lituanie n'a pas connu de colonisation russe et les populations russophones ne constituent que 9 à 10% de la population ; à l'inverse, on en compte 35% en Estonie et 42% en Lettonie.

Figure 9 : Densités de population en Baltique en 1998



Source : Baltic Data, Nordregio.
® FRE IDEES 2795 du CNRS – CIRTAI – Arnaud SERRY 2004

Dans le même temps, les indicateurs socioéconomiques varient largement et le niveau de vie diminue à mesure que l'on se déplace d'ouest en est. Dire des économies russes et finlandaises qu'elles sont fort éloignées semble être une vérité de Lapalisse. L'écart important entre le PIB par habitant en Finlande et en Russie (Cf. Tableau 2) est une preuve remarquable de cet état de fait. La richesse actuelle du pays et son économie fortement industrialisée contrastent avec la situation de la Russie qui a dû faire face à de périlleuses mutations économiques. La libéralisation de l'économie s'est accompagnée d'une grave crise économique et sociale ayant

atteint son paroxysme en 1998. Depuis cette date, la conjoncture s'est retournée ; la situation financière du pays continue à s'améliorer et la croissance économique est de retour. Pour une large part, les bons résultats de l'économie russe proviennent du secteur énergétique, grâce à l'augmentation du volume des exportations et à la hausse des cours du pétrole.

Tableau 2 : Comparaison globale des pays de l'espace balte en 1998

Pays	Superficie (en milliers de km^2)	Densité de population (Hab/ km^2)	PIB (millions de dollars)	PIB par habitant (en dollars)
Estonie	44	33	4900	3400
Finlande	305	17	124300	24100
Lettonie	65	38	5900	2400
Lituanie	65	57	9000	2400
Russie	17075	9	337900	2300
(dans la région balte)	502	21		

Source : Nordregio d'après les instituts statistiques nationaux, la Banque mondiale.

Plus de dix ans après avoir recouvré leur indépendance, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie, encore trop souvent vues de l'extérieur comme un tout homogène, ont de plus en plus tendance à affirmer leurs différences [BAYOU C., 1999] ; ces trois pays ont ainsi choisi trois voies de transition économique différentes. L'Estonie connaît un succès économique fondé sur l'adoption de principes libéraux [RADVANYI J. 2003] avec des réformes structurelles rapides et abouties, notamment en ce qui concerne la privatisation, et une économie désormais accrochée à l'Europe nordique. La Lettonie a adopté une voie médiane avec des réformes structurelles assez lentes et un développement économique basé sur le commerce extérieur et le transit. Enfin, la Lituanie a mis en œuvre des réformes plus graduelles à la recherche d'un équilibre socioéconomique. La Lituanie, plus fortement que ses deux voisines, maintient des liens commerciaux substantiels avec la Russie.

Parallèlement, la qualité des infrastructures (les infrastructures routières et ferroviaires, les télécommunications, le traitement des eaux, etc.) est très fluctuante dans les pays de la région de la mer Baltique. Nombreuses sont également les différences dans les structures économiques, qu'il s'agisse de leur composition sectorielle ou de l'importance des investissements étrangers. Des écarts sont perceptibles en ce qui concerne la performance économique et la croissance des

états de la rive orientale de la Baltique. Au début des années 1990, à la suite de l'effondrement du bloc de l'est, la plupart des économies de la Région de la mer Baltique (BSR) sont passées par une phase de récession qui n'a d'ailleurs pas uniquement concerné les états en transition [HANELL T., BENGS C., BJARNADOTTIR H., SPIEKERMANN K., 2000]. Quoiqu'il en soit, la région connaît aujourd'hui une phase de fort développement économique et, à la fin des années 1990, quelques unes des économies nationales de la région ont connu des taux de croissance parmi les plus élevés au monde. Dans ce cadre, les pays en transition, surtout les pays baltes d'ailleurs, connaissent une croissance qui tend à réduire les écarts régionaux. D'un point de vue institutionnel et organisationnel, la région est encore une aire économique hétérogène même si la récente adhésion des états baltes à l'Union Européenne constitue un accélérateur dans la régression des obstacles à la circulation et aux échanges notamment.

Nous pourrions multiplier les facteurs de différenciation dans de nombreux domaines mais là n'est pas l'enjeu de ce développement. Le but n'est en effet pas ici d'opposer les éléments constitutifs de cet espace mais bien de briser une idée parfois communément admise, surtout en ce qui concerne les Etats Baltes. Ces états ne sont pas des frères jumeaux : cette idée construite sur des a priori est erronée et elle constitue trop souvent des œillères pour la bonne compréhension de cette région. Dans le même ordre d'idée, l'espace russe allant de Moscou à Saint-Pétersbourg constitue le cœur économique de la Fédération de Russie et possède nombre de particularités par rapport au reste du pays, dont celle de compter dans ses rangs les deux plus grandes villes. Tout ceci pour dire que, certes, cet espace uni par la Baltique ne présente pas un visage unique et que les éléments qui le constituent sont fort différents à de nombreux points de vue et pour de multiples raisons mais, que la toute fin du XXème et les premières années du XXIème siècle ont vu cet espace s'unir encore plus autour de cette mer fédératrice. Dans les pages précédentes, nous avons vu que cet espace balte comportait une certaine homogénéité physique en raison de son relief, de son climat, de sa végétation et de son caractère maritime. On assiste à la recomposition de l'espace balte autrefois coupé en deux : des écarts autrefois importants entre les différents objets constitutifs de cet espace se réduisent rapidement. On peut, par exemple, considérer que le développement de la démocratie plurielle dans les pays issus de l'URSS correspond à un renforcement des similitudes avec la partie occidentale de cet espace, alors que la forte croissance du PIB à l'est de la Baltique en réduit les discontinuités. On observe désormais une cohésion qui se révèle dans l'étude des relations et des transformations, grâce auxquelles on retrouve des propriétés similaires, entre des systèmes en apparence différents[12]. Nous pouvons

[12] LEVI-STRAUSS C.

d'ores et déjà nous interroger sur l'existence d'une région aréolaire. Sa diversité, créatrice de flux, n'est-elle pas support d'une régionalisation ?

1.2.3. Des ports voués à la desserte de la Russie

Comme nous l'avons vu précédemment, l'approche dans le cadre de ce travail de recherche est bien différente des approches traditionnelles de ce que j'appellerai ici les ensembles constitutifs de l'espace balte. En effet, une des hypothèses de départ se base sur les points communs de ces ensembles. Les découpages habituels des rives de la Baltique, qu'ils soient issus de références morphologiques, historiques ou économiques, ne sont pas propices à une étude basée sur le transport maritime et les flux en tant que créateurs d'espace. Le paysage économique de la région Baltique est en train de subir une profonde mutation ; cet espace, traditionnel carrefour d'échanges, jusqu'à la fin du siècle dernier privé de la moitié de son potentiel du fait de la fermeture des marchés de l'Est, est en train de renouer avec sa vocation historique, et déjà les économistes ont à l'esprit le souvenir de la très prospère Hanse. Malgré tout, il semble pour l'instant que l'avenir économique des trois républiques baltes ne soit envisageable hors de tout lien avec l'ex-empire. Certes, les Baltes ont fait savoir qu'ils n'adhéreraient à aucun projet d'union économique, et ils n'ont pas fait partie des douze républiques ayant approuvé le projet de traité visant à former un espace économique commun. En fait, l'avenir économique de ces trois pays dépendra de la bonne volonté des investisseurs étrangers. Il ne faut, en effet, guère compter sur la coopération entre les trois républiques baltes car leurs économies sont plutôt en compétition que complémentaires [BLANC-NOEL N., 1992]. La concurrence acharnée entre les ports n'est d'ailleurs qu'une manifestation de cette situation.

1.2.3.1. La façade maritime de la Baltique orientale

Il y a 516 ports dans la région de la mer Baltique dans lesquels sont transbordés plus de 700 millions de tonnes de marchandises par an [SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION, 1999]. Ce trafic maritime est dominé par les ports suédois, danois et norvégiens. Une question pertinente peut dès lors venir à l'esprit du lecteur : pourquoi s'intéresser plus particulièrement à la façade orientale de la Baltique plutôt qu'à sa partie occidentale qui semble donc concentrer l'activité maritime et portuaire ? C'est bien la situation de marge maritime qui constitue l'atout

naturel le plus incontestable de cette région [RADVANYI J., 1990], voilà qui peut apporter une premier élément de réponse.

Certains éléments déjà évoqués ont précisé le caractère spécifique de la façade maritime. Une façade maritime est, dans ce travail, comprise de la manière suivante : *« L'activité des ports est déterminée, ce qui s'exprime à travers des dosages à préciser, par leur dépendance à l'égard de l'espace marin ou terrestre. L'on conçoit que plusieurs d'entre eux puissent présenter, pour ces dosages, des combinaisons semblables, par exemple qu'ils exploitent au moins partiellement le même arrière-pays fondamental. Leur regroupement constitue alors une façade. Cette dernière peut donc être définie comme une région portuaire formée par plusieurs organismes maritimes répartis sur un secteur côtier de dimension variable et dont la cohésion résulte d'une soumission comparable à un faisceau de causalité qui oriente leurs développements locaux, donc la structure de leurs trafics et de leurs équipements, et d'un style semblable dans l'exercice de leur fonctions, au delà de nuances qui leur restent propres. Etudier isolément chacun d'entre eux apparaît dès lors insuffisant : leur destinée individuelle s'inscrit dans un devenir commun, dans celui d'une famille littorale ou chacun conserve malgré tout sa personnalité »* [VIGARIE A., 1979].

Cette définition de ce qu'est une façade maritime constitue en quelque sorte le fil conducteur dans le choix des ports concernés par ce travail de recherche : l'analyse se basera sur un segment linéaire qui fait référence à une cohérence des ports sélectionnés qui s'appuient sur des hinterlands pour partie communs.

Si l'activité des ports polonais repose en grande partie sur les ressources de l'économie nationale qui a su conserver une certaine autonomie face à la Russie, ce qui a conduit à les exclure de l'étude comme la majorité des ports finlandais, il n'en va pas de même pour ceux des pays baltes ou du Golfe de Finlande dont les trafics portuaires relèvent en grande partie des flux d'échanges en provenance ou en direction de la Communauté des Etats Indépendants (C.E.I.). L'activité de transbordement en provenance de la Russie représente de la sorte une part importante du PIB des pays baltes qui se livrent à une intense concurrence pour capter les trafics russes. Ainsi sur l'aire économique « Nord Ouest Russie », les ports de la Baltique drainent en moyenne 44% d'un trafic évalué à plus de 95 millions de tonnes. Cette part s'élève à plus de 70% pour les trafics de conteneurs, de produits chimiques et de pétrole. [LACOSTE R., MAS S., TERRASSIER N., 2003].

La façade maritime orientale de la mer Baltique est donc une façade constituée de ports de transit. On entend ici par port de transit, des ports qui ont un hinterland plus large que le pays dans lequel ils se situent. Cette définition plutôt généraliste s'applique d'autant mieux ici que la part de trafic

de transit est nettement supérieure à la moyenne. Cette façade maritime est constituée de 9 principaux ports : les ports finlandais de Kotka et Hamina ; Tallin/Muuga le principal port estonien ; Ventspils, Riga et Liepaja en Lettonie ; Klaipeda en Lituanie ; Saint-Pétersbourg et Kaliningrad pour la Russie (Cf. figure10). La structure du trafic du port de Tallinn en 2002 et sa répartition par Etat des pays d'origine de ces marchandises sont typiques de celles des autres ports de la rangée telle qu'elle est définie précédemment (Cf. Figure 11).

Figure 10 : Présentation des ports de la façade orientale de la Baltique

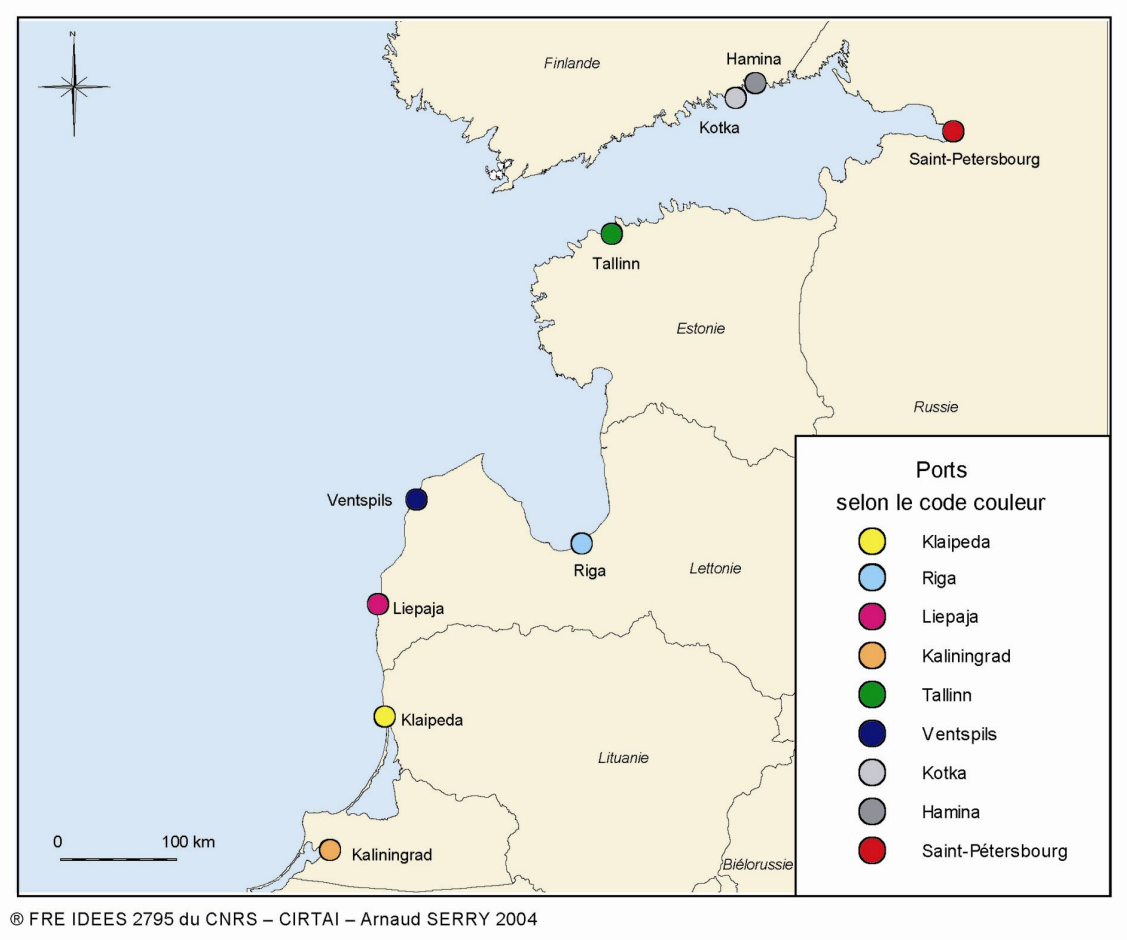
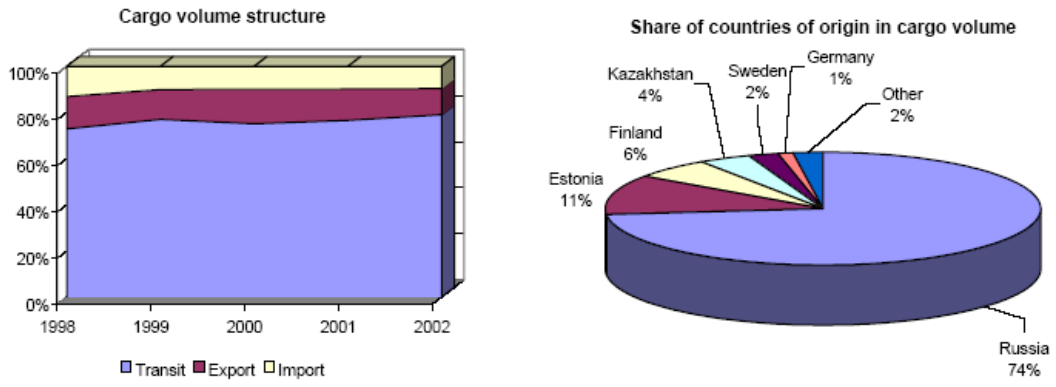


Figure 11 : Structure et origine par pays du trafic du port de Tallinn en 2002



Source : Port de Tallinn, 2003.

Le commerce extérieur des Etats Baltes a en grande partie été déterminé par leur potentiel économique hérité de l'Union Soviétique [PURJU A., 2004]. Pendant que les échanges

s'intensifiaient avec les nouveaux partenaires européens, les liens privilégiés avec le voisin russe perdurent.

1.2.3.2. La desserte maritime de la Russie, dénominateur commun des ports de la Baltique orientale

Dire de la desserte maritime de la Russie qu'elle constitue un enjeu régional primordial ou que la Baltique fait partie des intérêts majeurs de la Russie montre combien le thème ici étudié est l'une des composantes majeures de l'espace balte. Tous les auteurs s'accordent à dire que le caractère maritime de la région, la présence en son sein de la Russie mais aussi de l'Union Européenne sont des facteurs déterminants de ce que certains nomment la « nouvelle géographie de l'Europe du nord » [KIVIKARI U., 1998]. Espace de liaison entre le nord, l'ouest, le centre et l'est européen, carrefour d'échanges, sont des qualificatifs que l'on retrouve chez tous les auteurs, quelles que soient leurs disciplines, la conception qu'ils ont de cette région. Si ces aspects seuls ne suffisent pas à définir la pertinence de ce thème (l'espace balte ne saurait être limité à ces caractéristiques), ils en constituent la base [SERRY A., 1999]. Passée l'époque des nationalismes exacerbés, les baltes ont en effet compris que leurs économies au marché intérieur réduit ne pouvaient se développer sans utiliser les réseaux et les relations privilégiées tissées avec le voisin russe. L'ouverture à l'économie de marché entraîne dans les Pays Baltes la réactivation d'un système portuaire qui n'a cessé, au fil du temps, d'occuper une place déterminante dans la production de richesse nationale. A l'heure actuelle, l'émergence dans les ports de nouveaux axes de spécialisation, de nouveaux acteurs économiques, alors que le contexte régional redevient porteur, renferme des perspectives de développement encourageantes à la fois pour les Pays Baltes et pour leurs partenaires occidentaux [HYZY V., 1996]. L'Union Européenne est désormais le principal partenaire économique de la Russie. Un simple coup d'œil sur une carte du continent européen permet dès lors d'envisager les possibilités de la Baltique orientale.
Comme le montre très nettement la carte suivante, plus de 30% du commerce régional dépend de l'Allemagne ; d'ailleurs, 6 des 10 plus grandes liaisons la connectent avec d'autres pays de la région. La liaison qui nous intéresse le plus ici est, bien entendu, celle qui la relie à la Russie, puisqu'elle illustre l'importance des échanges entre ces deux états. La localisation géographique de la façade orientale peut, dès lors, faire penser que cet espace constitue un point de passage privilégié de ces échanges.

Figure 12 : Les relations commerciales entre les Etats de la Baltique en 1999



Source : Baltic Data, IMF 1999.

® FRE IDEES 2795 du CNRS – CIRTAI – Arnaud SERRY 2004

Notons d'ailleurs que la figure 12 qui ne concerne que les échanges intrabaltiques ne doit pas faire oublier l'importance des échanges entre la Russie et les autres pays d'Europe occidentale, qui sont ses partenaires commerciaux privilégiés et qui semblent donc conforter la façade orientale de la baltique, cet espace balte précédemment évoqué, comme le lieu privilégié de passage des flux entre la Russie (et la CEI) et l'Europe occidentale. L'Union Européenne compte en effet pour 35% dans le commerce extérieur russe. L'économie russe montre des signes de

renouveau qui se manifestent par l'accroissement des importations de substitutions et l'augmentation des exportations. Elles ont par exemple crû de 38,6% en 1999. Les principales exportations européennes vers la Russie sont constituées de machines et matériel de transport, d'autres produits manufacturés et de produits d'alimentation, boissons et tabacs. Les importations sont avant tout constituées de produits énergétiques, suivies de produits manufacturés (il s'agit essentiellement d'articles minéraux non métalliques manufacturés), de fer, d'acier et de métaux non ferreux. La Russie est en effet le premier fournisseur de fer, d'acier et de métaux non ferreux de l'Union européenne ; elle est son premier fournisseur de produits pétroliers et son troisième de gaz. Depuis que la Russie a « perdu » de nombreux ports maritimes (Cf. Annexe 7), dont les baltes, l'enjeu de l'ouverture maritime a retrouvé toute sa vigueur. Dans les années 1960-1980, la part annuelle moyenne des échanges commerciaux soviétiques qui passaient par les ports baltes était de 40% environ. En 1996, cette part était encore de 30%. Au milieu des années 1990, le problème s'est posé d'une voie sûre et peu chère de sortie des produits russes vers l'Atlantique. Les solutions proposées ont notamment consisté à intensifier le réseau ferroviaire et routier régional, notamment les connexions vers la Finlande (Cf. Tableau 3) Mais la voie maritime demeure la plus intéressante [BAYOU C., 2002]. Le transit russe par les ports de la façade orientale de la Baltique est important comme l'illustre le tableau 3. Notons par exemple que sur les 15 millions de tonnes de marchandises ayant été transbordées dans le port de Klaipeda en 1998, 9,2 millions étaient du transit russe c'est-à-dire 61%, ce chiffre atteint même 77% pour les ports lettons. Notons que le faible chiffre de la Finlande illustre le problème rencontré dans l'utilisation d'informations au niveau national : la situation des ports du Golfe de Finlande n'est pas la même que celle des ports du Golfe de Botnie ou que celle du port de Helsinki, qui est lui à vocation essentiellement nationale.

Tableau 3 : Le trafic russe par la route balte de 1995 à 1998

Millions de tonnes	1995	1996	1997	1998
Total	80,4	88,9	103,8	97,3
Via Finlande	4,7	4,2	4,9	4,1
Via Estonie	8,9	11,3	14,8	15,6
Via Lettonie	32,7	37,7	42	39,9
Via Lituanie	10,2	11,8	12,9	9,2
Via Ports russes	23,9	23,9	29,2	28,5

Source: Kajander, Sakari & Tervo, Rami (1999) in Matros final report [SIKA, 2001]

L'importance du trafic russe dans les ports régionaux apparaît jusque dans leurs sites internet. Ainsi, la page d'accueil du site du port de Hamina nous le présente comme l'entrée la plus proche de la Russie (*The Closest gateway to Russia*) et, la majorité de ces sites portuaires se décline volontiers en russe.

Héritière du système de transport soviétique en mer Baltique et mandataire d'une tradition portuaire et commerçante, la façade maritime précédemment définie offre une situation de départ basée sur des ports spécialisés répondant à des besoins en transport émanant de régions situées à des milliers de kilomètres des ports eux-mêmes. Les infrastructures qui desservent les ports restent les mêmes dans un arrière-pays qui cesse d'être celui d'un même Etat et au sein de nouvelles réalités économiques ou géopolitiques.

Les habituelles classifications des espaces bordant la Baltique ne reflètent que partiellement les réalités géopolitiques et identitaires de la région. L'Estonie se trouve inévitablement plus attirée par la dimension nordique de par ses affinités avec la Finlande tandis que la Lituanie se trouve plus naturellement au confluent de la Baltique et de l'espace centre européen. Les Etats qui ont encore des frontières avec la Russie continuent aussi d'occuper une position particulière dans la région. Les registres multiples d'appartenance des Etats baltes et de Kaliningrad sont, de manière plus générale, la raison principale des contestations continuelles de leur indépendance au cours de l'histoire. Ils illustrent une nouvelle fois la difficulté de compréhension et, par conséquent, de définition des régions qui bordent la mer Baltique. Le développement régional contemporain qui découle des flux matériels ou immatériels et de la circulation constitue, dans ce cadre, un filtre

pertinent à l'intelligence de la structuration spatiale de la Baltique orientale, ancestral espace d'échanges et support des flux maritimes.

1.3. LA BALTIQUE ORIENTALE OU UN ESPACE EN PERPETUELLE EVOLUTION

Région dotée d'un riche héritage historique, particulièrement en matière commerciale et maritime, la Baltique orientale n'a cependant que rarement connu la stabilité ou la continuité. Elle occupe effectivement une position unique en Europe qui a fortement marqué sa destinée. Si l'intérêt russe sur cette région a, très tôt, été affirmé, il faisait face à celui des autres nations, scandinaves ou germaniques, qui ont eu jusqu'à il y a peu des vues sur cet espace. Conquis par la Russie à la fin du XVIIIème siècle, intégrés de force dans l'URSS, plus de trente ans après les autres républiques [MATHIAS E., 2001], les Etats Baltes sont certainement la meilleure représentation de cette perpétuelle évolution qui impose de nos jours à la région une profonde mutation économique.

1.3.1. Le poids de l'histoire

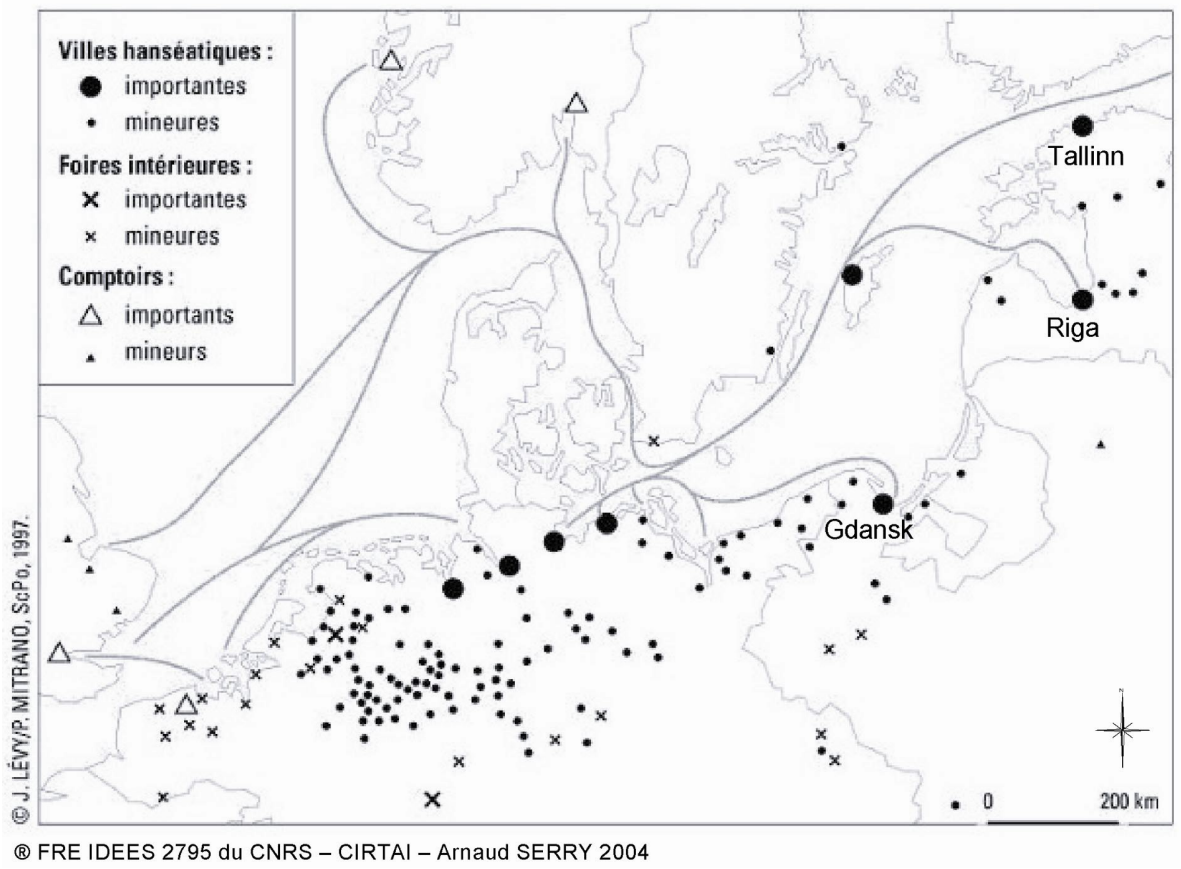
Comme le dit Pascal LOROT, le passé est sacré sur les rivages de la Baltique, il règne sur le présent et influe sur le futur [LOROT P., 1991]. De la même manière le décrit le poète lituanien Tomas VENCLOVA[13] : « Pour l'Occident, le passé chaque jour davantage, se perd dans le passé. Personne ne considère que les intrigues menées par les Plantagenêts ou par Louis XIV peuvent servir de leçons à la société. Personne ne croit vraiment à l'utilité des modèles anciens, quand il s'agit de trouver le bon chemin dans le labyrinthe de la vie contemporaine. Il en est tout autrement en Europe centrale et à l'Est. Là-bas, le passé est vivant, actuel, s'insinue quotidiennement dans les journaux […], influe sur le comportement des gens […] c'est peut-être également un don exceptionnel du destin, car le passé, chez nous, enseigne la leçon la plus simple et la plus importante : savoir discerner le bien du mal ». Les antécédents présents dans l'esprit de chacun forgent la pensée balte. Matériels ou spirituels, les héritages participent au devenir de cet espace.

[13] Tomas Venclova, *Les héritiers de Gediminas*, Belvédère, avril 1991, p66.

1.3.1.1. Une région convoitée et inscrite dans la tradition maritime

La façade orientale de la mer Baltique se trouve être à une position stratégique, à la jonction des aires d'expansion des peuples russes, allemands et scandinaves, situation qui permet de comprendre les aléas historiques régionaux. La position géographique des terres baltes, à l'endroit où l'Ouest rencontre l'Est, en a fait un champ de bataille pour une succession d'états ou de doctrines essayant d'obtenir la maîtrise économique ou politique de la région. Les villes portuaires baltes ont depuis toujours été des zones de lutte d'influence intense [HYZY V., 1998]. Pendant que l'Europe occidentale vivait le début de l'ère chrétienne puis le Moyen-Age, la région balte se maintenait à l'âge de pierre. Les Varègues furent parmi les premiers à parcourir la façade orientale de la Baltique. Ces aventuriers suédois pénètrent jusqu'au cœur des plaines eurasiatiques et atteignent Byzance grâce aux voies d'eau continentales, voies d'eau qui deviennent rapidement le support d'échanges commerciaux importants. Avec le Moyen-âge, la région est disputée, puis conquise, par les grandes puissances riveraines et rivales de l'Europe du Nord-Est. C'est d'abord l'expansion germanique vers l'Est qui est synonyme de soumission progressive des peuples slaves de la région et de leur incorporation en un vaste ensemble germanique. L'intérêt commercial a sans doute été, au côté de la volonté évangéliste, l'une des motivations principales de l'expansion germanique sur les côtes orientales de la mer Baltique. Les régions baltes ont longtemps été considérées comme des étapes obligées du commerce russe, avant de représenter un intérêt mercantile en soi [LOROT P., 1991]. Une société urbaine allemande se développe autour de la Livonie centrale, société pour laquelle les préoccupations économiques sont centrales. Cette société se développe et s'enrichit du commerce de transit avec Novgorod et Byzance : les exportations se composent essentiellement de cire et de peaux alors que les importations sont principalement du sel et du watmal (étoffe de laine de qualité courante). Les cités baltes constituent de plus un point d'appui essentiel pour la Hanse pour le commerce entre la Russie et l'Occident. La Hanse (Cf. Figure 13), association de marchands des villes de la mer du Nord et de la Baltique, puis ligue des villes de l'Allemagne et de l'Europe du nord, voit les cités baltes adhérer : Riga dès 1280, puis Tallinn, Parnü, Narva et Tartu. Une situation politique et commerciale nouvelle règne alors dans la région qui vaut à la société balte de cette époque d'être décrite comme l'une des premières sociétés capitalistes de l'Europe médiévale.

Figure 13 : La Hanse au XVe siècle



Seule la puissance du Grand duché de Lituanie résiste à l'influence germanique et vient à bout de cette expansion grâce notamment à la victoire de Tannenberg, le 15 juillet 1410 (Zalgiris pour les baltes). Cette victoire brise le blocus imposé par les ordres teutoniques et le commerce reprend par les ports de la Baltique, notamment par Karaliaucius (Kaliningrad) et surtout Riga qui offre son remarquable réseau lié à la Hanse. De plus, un état fort aux confins de l'Europe orientale peut s'opposer aux ambitions naissantes du prince de Moscou et à ses visées sur les ports de la Baltique [TEIBERIS L., 1995]. Cependant, ce Grand Duché, en fait union de la Pologne et de la Lituanie, ne doit pas uniquement faire face à des velléités occidentales. A l'autre extrémité de la grande plaine d'Europe centrale, l'Etat russe se fait de plus en plus pressant : une succession d'annexions et de conflits, notamment avec des Suédois eux aussi attirés par « l'eldorado balte », voit alors l'empire russe se développer vers le Sud-Est de la région pour aboutir au troisième partage de la Pologne en 1795 avec lequel la totalité de la Lituanie est incorporée à l'empire. Ainsi, pendant plus d'un siècle, la russification de l'espace balte va être un des leitmotivs de l'empire russe. L'indépendance balte de l'entre deux guerres est presque anecdotique si ce n'est

dans sa capacité à créer puis à enrichir un sentiment national et patriotique au sein des trois pays baltes. Le développement moderne en Baltique débute au XIXème siècle qui voit, entre autres, l'industrie finlandaise du bois se développer puissamment et les constructions navales prendre de l'essor dans les grandes villes côtières (Gdansk, Tallinn, Copenhague et Narva). D'autres industries basées sur les ressources régionales se développent surtout dans les ports bien desservis par les voies ferrées. Parallèlement, les avant-pays concernés par les ventes des produits baltiques vont sans cesse en s'élargissant.

Nombreux sont les exemples de l'attrait qu'a toujours engendré la façade orientale de la Baltique mais, plus peut-être encore que le millénaire précédent, la seconde moitié du XXème siècle est synonyme de ce tiraillement de la région entre Est et Ouest, entre Europe et Russie. La richesse que convoitent les puissances voisines ne se trouve pas dans le sous sol de la Baltique orientale mais s'avère être sa situation : accès à la mer et à l'Ouest pour la Russie en même teps que porte d'entrée privilégiée sur le monde russes pour les autres. Symbole parmi les symboles, la signature le 23 août 1939 par les Allemands et les Russes du pacte Ribbentrop-Molotov semble fixer le sort de la région pour les cinquante années à venir. Les Etats Baltes sont pris en étau entre l'Allemagne et l'URSS. Le mois de juin 1940 voit donc le début de l'occupation soviétique de ces territoires, après leur avoir imposé des traités d'assistance mutuelle qui les contraignaient à accepter des bases militaires alors qu'ils étaient officiellement neutres. Avancée triomphale allemande puis contre-attaque victorieuse soviétique se succèdent lors des années de conflit. Les grands traités et conférences d'après-guerre aboutissent à l'annexion des trois républiques baltes par l'Union Soviétique : elles sont désormais des républiques socialistes soviétiques.

Les grandes puissance ont toujours convoité les villes commandant l'accès à la Baltique. C'est ainsi qu'au gré des guerres et des alliances celles-ci ont maintes fois changé de nationalité. Aujourd'hui encore, cette notion d'accès à la mer pèse sur l'avenir de la région.

« Le passé a déjà contribué fortement à la complexité des relations portuaires du périmètre étudié. De nombreuses tribulations politiques ont soumis les ports baltes à des réorientations de flux en fonction des opportunités du moment et, surtout, des visées géopolitiques des puissances qui les dominaient. » [WACKERMANN G., REY V., AQUATIAS C., 1997].

1.3.1.2. Le système soviétique et ses conséquences

Nous ne pouvons limiter les conséquences de cinquante années de soviétisme à un aspect maritime et portuaire. Il est évident que ces effets sont multiples et bien plus complexes que ceux présentés ci-dessous. Il faut cependant recadrer le développement qui va suivre : l'accent est mis volontairement sur l'héritage en matière de transport par mer de l'Union Soviétique mais il ne faut pas oublier que des caractéristiques plus générales de la transition balte ne sont pas sans répercussions comme, par exemple, le développement de l'économie parallèle ou souterraine ou encore, les réminiscences nationalistes ou idéologiques, les questions des minorités qui influent sur toutes les grandes décisions politiques dans la région.

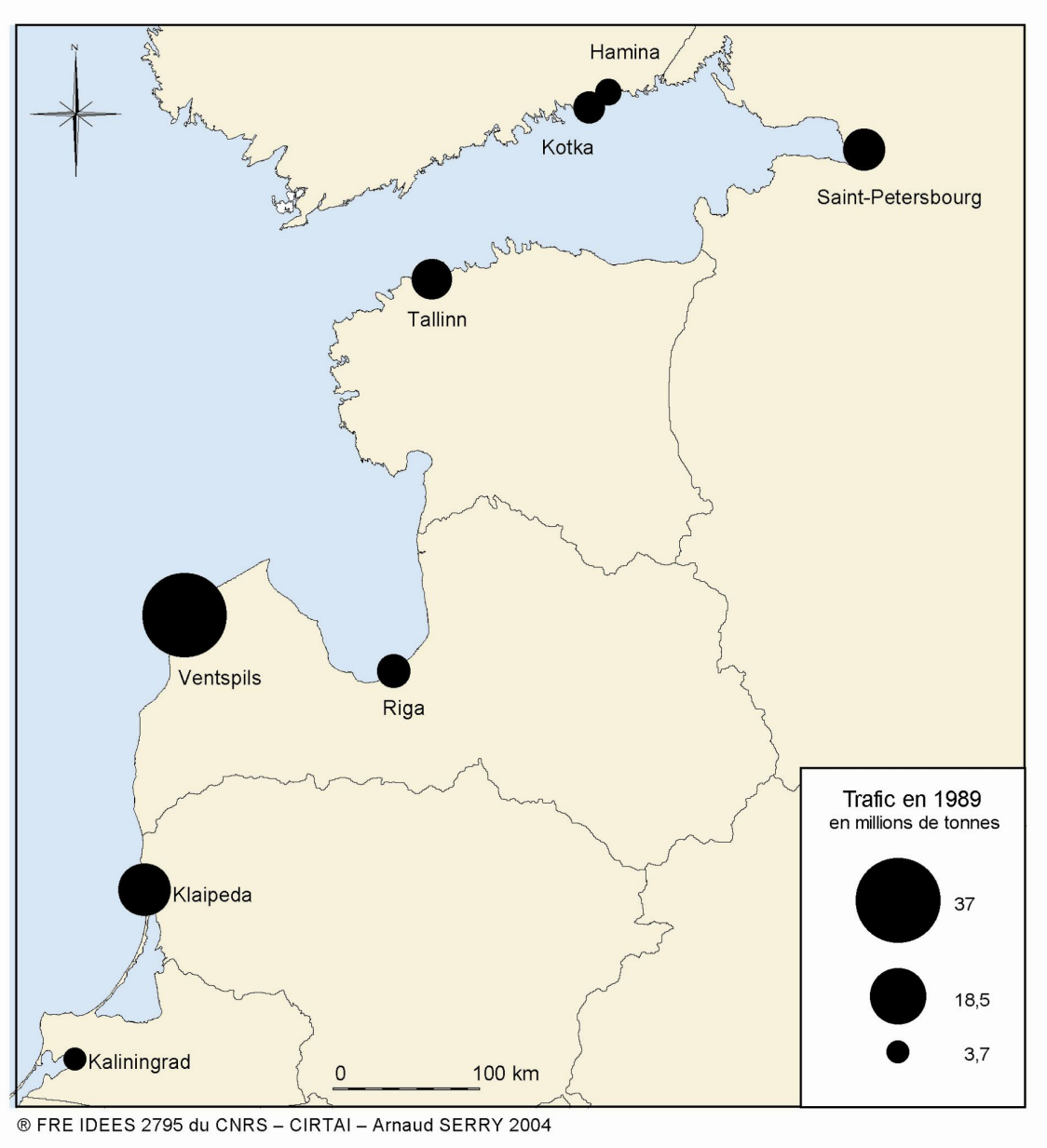
L'organisation du transport maritime de l'URSS répondait aux besoins et aux idéologies soviétiques. Avant les réformes mises en place en 1987, la partie maritime du secteur des transports par eau était placée sous la tutelle du ministère de la Flotte maritime (*Minmorflot*), un vaste monopole intégré verticalement, construit sur le modèle des chemins de fer ou d'Aeroflot [THOREZ P., 1991]. Des compagnies maritimes régionales étaient responsables de la flotte, des ports et des réparations navales de son territoire. Ainsi, la structure du commerce maritime en URSS a ceci de particulier que chaque port est lié à une compagnie de navigation (parfois spécialisée, parfois non) [AUFFRAY, BAUDOIN, COLLIN et al., 1991]. Celles-ci sont au nombre de 4 en Baltique : l'*Estonian Shipping Company* à laquelle sont rattachés les ports de Tallinn-Muuga, la *Latvian Shipping Company* dirige les ports lettons de Riga et Ventspils, la *Lithuanian Shipping Company* assure la gestion du port de Klaipeda et, la plus grosse de toutes, la *Baltic Shipping Company* à Leningrad, Vyborg et Kaliningrad. Ces compagnies gèrent de fait tout ce qui touche de près ou de loin au transport maritime, elles monopolisent le trafic des ports qui leur sont assignés, assurent l'ensemble de leur gestion : armateurs, gestionnaires des ports donc responsables des aménagements, du dragage, des services aux navires, du remorquage, du lamanage, rien ne leur échappe. A partir de 1987, les compagnies maritimes se sont vues accorder de plus grands pouvoirs en obtenant, par exemple, de conserver une partie de leurs gains et elles devaient devenir des entreprises financièrement autonomes à partir de janvier 1991. La disparition de l'Union a engendré l'éclatement de la gestion de la filière maritime. Les républiques baltes, les régions, les villes, tous les niveaux d'autorité territoriale veulent en fait contrôler les ports et les entreprises privées font leur apparition dans le secteur, d'où la réduction du rôle des compagnies maritimes à celui d'armateur. Outre la modification de la gestion des flottes, l'extrême fin du XXème siècle a également été synonyme d'une mutation de l'organisation

et de la structure portuaire. A la recherche de nouveaux statuts, les ports sont longtemps restés à mi-chemin entre collectivisme et privatisation. En effet, cette intégration horizontale port-armement semble propice au développement d'une politique maritime propre à chaque état nouvellement indépendant. En 1990, la façade baltique assurait 22 % du commerce maritime de l'URSS, dont les trois quarts par les ports baltes et seulement un quart par les ports russes (Cf. figure 14). De plus, les ports étaient spécialisés en fonction de leur situation sur le territoire soviétique et du rôle que leur assignait le ministère de la marine marchande [THOREZ P., 1998]. Ainsi, Ventspils était l'unique port équipé pour l'exportation de chlorure de potassium (produit en Biélorussie et dans l'Oural) et, Ventspils et Klaipeda assuraient à eux seuls 26 % des exportations pétrolières de l'union. Il est évident que la Russie a connu une importante perte de capacité portuaire à laquelle elle a dû remédier ; elle ne détient plus que 35% des côtes soviétiques de la mer Baltique. Ce rétrécissement de son ouverture européenne sur les mers va, en quelque sorte, guider la politique portuaire et le jeu des acteurs russes jusqu'à aujourd'hui.

Bien qu'il ne soit pas ici le lieu de disserter de la recomposition de la flotte maritime anciennement soviétique, il convient tout de même d'y revenir pour en éclaircir la situation et mettre en avant les disparités dans l'adaptation des structures maritimes aux nouvelles conditions. Les anciennes compagnies, réduites au rôle d'armateur, ont connu des fortunes diverses. La *Baltic Shipping Company* a été la première compagnie russe à être privatisée (dans des conditions peu transparentes), ce qui ne l'a pas empêché de courir droit à la faillite et seule une re-nationalisation en 1996 a pu sauver ce qu'il en restait (5 navires) [BAYOU C., 2003]. Son sort malheureux est révélateur du relatif désintérêt de la Russie pour toute la branche maritime au début des années 1990. L'*Estonian Shipping Company* a été privatisée à hauteur de 70% en 1997 puis totalement en 1999 (AS ESCO Holding : Tschudi & Eitzen Ltd, Baltic Cresco Investment Group, Stanton Capital Corporation, Epeks Ltd et ESCO's management). Elle possède aujourd'hui 12 navires dont certains assurent des lignes régulières entre Tallinn, Rotterdam, Anvers, Hambourg et Felixstowe. La *Latvian Shipping Company*, totalement privatisée depuis 2002, possède désormais une flotte de 38 navires, pour majorité des tankers. La *Lithuanian Shipping Company*, privatisée en 2001 organise son activité autour de 6 navires rouliers qui effectuent des liaisons intrabaltes (Allemagne, Suède, Lettonie) et de 6 vraquiers. Est-ce la tradition hanséatique qui est à l'origine de la préservation de la flotte des Etats Baltes pendant que la Russie tardait à réagir ? La majorité de la flotte balte est donc constituée de navires à

vocation régionale et laisse justement penser que ce type de relation est important pour les ports de la façade.

Figure 14 : Trafic des ports de la Baltique orientale en 1989



Une autre conséquence d'importance de la fin de l'appartenance à un même état est la question des frontières. Nous n'entrerons pas ici dans le détail des problèmes géopolitiques comme les quelques litiges frontaliers qui peuvent persister entre telle ou telle république, surtout parce que ces derniers sont à l'heure actuelle en grande majorité résolus, mais plutôt de l'apparition de frontières synonymes de restrictions à la liberté de circulation des personnes (visa

obligatoire) ou des biens et de taxes douanières peu propices aux échanges. Lorsque nous ajoutons à cela la perte par la Russie de nombreuses terminaisons d'axes (voies ferrées, oléoducs et terminaux portuaires), nous comprenons mieux la volonté de cette dernière de réorganiser ces réseaux. Les Russes doivent révoir l'organisation et l'orientation de leurs flux de transports en particulier vers l'Europe puisqu'ils ont perdu le contrôle de la terminaison d'axes (voies ferrées, oléoducs, et les terminaux portuaires correspondants sur la Baltique et en Ukraine qui jouaient un rôle essentiel dans l'acheminement d'une grande partie des marchandises à destination des partenaires occidentaux de l'URSS de l'époque : Europe occidentale et méditerranéenne, Scandinavie…). Ils doivent donc négocier avec leurs voisins les délicates questions de partage du parc de matériel, l'utilisation des terminaux. Ces questions ne sont pas seulement commerciales mais aussi politiques puisqu'elles vont interférer avec d'autres aspects sans rapport direct avec les transports : les Baltes, par exemple, en retrouvant leur souveraineté souhaitent aussi voir régresser les effectifs de la population d'origine russe sur leur territoire, or celle-ci compte les travailleurs des transports et des usines des villes portuaires. La question de composition ethnique des Etats baltes va sans cesse interférer avec les négociations sur les questions de transport. Les Russes, de leur côté, entendent soutenir les droits de ces populations russes et russophones des états baltes, utilisant comme moyen de pression la question des transports en affirmant: " si les conditions ne sont juridiquement pas respectées pour nos minorités nous n'utiliseront plus les ports de la Baltique et mettrons en place des réseaux de substitution " [RADVANYI J., 2001].

Dans le système soviétique, les trois Pays Baltes et Kaliningrad formaient une même région économique, bien que sans réalité administrative (pas d'organe de gestion commun), et les réseaux terrestres servaient à acheminer les marchandises entre les ports et les grands centres de population ou de production situés en Union soviétique. Dans ces réseaux, l'accent était donc mis sur les relations est-ouest alors que les relations nord-sud, et leurs infrastructures étaient souvent négligés [HYZY V., 1996]. La structure des réseaux répondait aux besoins du système, ceux-ci sont majoritairement longitudinaux mais constituent, tout de même, une intéressante une liaison terre-mer. Le chemin de fer a, dans cette région plus que dans beaucoup d'autres, constitué un support privilégié pour le transport des marchandises, et même des passagers mais dans une moindre mesure. La part du rail dans le transport reste dans ces pays supérieure à la moyenne européenne (Cf. tableau 4).

Tableau 4 : Part relative des différents modes de transport en Baltique orientale en 2000

	Rail	Route	Autres modes
Lettonie	38,81	35,07	26,12
Lituanie	28,2	41,3	30,5
Estonie	72,2	24	3,8
Russie	40,7	21,8	37,5

Source : [OSJD, 2001]

En 2002, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie étaient respectivement dotées de 968 km, 2 413 km et de 1 700 km de voie ferrée [BERTRAND X., LITVINIENE D., MONTALBANO S., 2003]. Cependant, les parties électrifiées du réseau restent limitées. Le réseau n'est pas uniformément réparti, l'axe Russie-Europe de l'Ouest étant de loin le plus dense. Si le train ne représente qu'une faible part du transport des voyageurs dans les Pays-baltes (21,9 millions de voyageurs transportés en 2000 en Lettonie, 5,5 millions en Estonie, 7,2 millions en Lituanie), il constitue le mode de transport prédominant pour les marchandises, notamment en Estonie et en Lettonie. Les réseaux ferroviaires de chacun des pays sont connectés directement au réseau russe avec le même écartement de voie, favorisant le trafic de marchandises est-ouest (cf. figure 16). Les principales marchandises transportées en fret international après les produits pétroliers sont les céréales, les métaux, les produits chimiques et les fertilisants. La Finlande bénéficie d'ailleurs également de la similitude des caractéristiques techniques de ses infrastructures et de celles de la Russie, surtout en ce qui concerne l'écartement des voies : dans les états baltes, en Finlande et en Russie, cet écartement est de 1,524 mètres alors que dans la plupart des pays européens il est de 1,435 mètres.

Le réseau routier hérité de l'URSS connaît un retard qualitatif et quantitatif important sur celui des voisins occidentaux, ce qui explique les investissement consentis très tôt par les états baltes pour améliorer ce réseau qui ne possède qu'une seule véritable autoroute entre Klaipeda et Vilnius, d'ailleurs construite à des fins uniquement militaires : elle devait permettre à l'Armée rouge d'atteindre rapidement le port lituanien pour embarquer si nécessaire à destination de Mukran en Allemagne de l'est.

S'il est un réseau hérité de l'époque soviétique, c'est bien le système des cinq mers, le réseau unique de voies navigables (lacs, fleuves, canaux) qui met en communication la Baltique, la mer Blanche et la mer d'Azov, la mer Caspienne et la mer Noire : la Neva, le lac Ladoga, la Svir, le lac Onega, le canal de la mer Blanche, le lac Blanc, le lac réservoir de Rybinsk, la Volga, le canal Volga-Don, et le Don. Les composants naturels du réseau avaient déjà permis aux Vikings d'étendre leur influence à l'ensemble de la Russie européenne (autour de la Volga et du Don), et

jusqu'à l'Asie centrale et l'Iran (par la Caspienne), ou Constantinople (par la mer Noire). La liaison Baltique-Volga, ouverte par Pierre le Grand, est aujourd'hui utilisée par des régions enclavées, comme les Républiques du Tatarstan et du Bachkortostan, sur la Volga, ou même le Kazakhstan pour leurs exportations pétrolières. Il représente une opportunité considérable, dans une Russie où les infrastructures routières et ferroviaires et le réseau d'oléoducs se dégradent rapidement.

Le passage à un nouvel environnement politique et économique de la Baltique, dû en grande partie à la fin de l'empire soviétique, s'est trouvé accéléré dès les premières années d'indépendance balte par l'attrait et l'intérêt de la Communauté Européenne. Rejetant le concept soviétique de *mare clausum*, les nouveaux acteurs se sont engagés dans un consensus en faveur d'une *mare liberum*. Au lendemain de la guerre froide le rôle de l'Union Européenne s'est affirmé [MATHIAS E., 2001].

1.3.2. Les prémices de l'européanisation balte

L'adhésion des trois Etats Baltes à l'ensemble européen a été, très tôt, farouchement défendue par la Finlande et la Suède qui projetaient ainsi l'image d'une reconstitution d'une « Hanse moderne » [DU CASTEL V. 2002]. L'adhésion des Etats Baltes à l'Union Européenne (UE) permet d'affirmer leur ancrage à l'Ouest face à la Russie et le proverbe « l'union fait la force » est bel est bien le fil conducteur de cheminement vers l'Europe. Par ailleurs, l'étonnante aptitude qu'ont montré les Estoniens, les Lettons et les Lituaniens à se couler dans le moule d'une Europe communautaire, produit d'un habitus éminemment centre et ouest européen, ne serait-il pas dans une large mesure le produit de l'histoire ? Pourquoi oblitérer le fait que ces siècles de présence allemande ou polonaise ont aussi correspondu à une époque d'apprentissage des mécanismes et des valeurs qui sont aujourd'hui celles de l'Occident ? Si la frontière entre les deux Europe laisse aujourd'hui les Etats baltiques à l'Ouest, c'est largement à cause de ces siècles obscurs et décriés [PLASSERAUD Y., 2003].

1.3.2.1. L'élargissement européen et ses premières conséquences

L'adhésion de nouveaux États à l'Union européenne s'appuie sur l'article 49 du traité de l'Union Européenne selon lequel chaque État européen peut demander à être membre de

l'Union. Cette adhésion suppose que les différents candidats acceptent les engagements émanant de cette adhésion et qu'ils fassent également leurs les objectifs de l'union politique ainsi que de l'union économique et monétaire. La perspective de l'adhésion a, de l'avis de tous les observateurs, accéléré les réformes et le redressement économique des républiques baltes. Outre les effets directs de cette entrée programmée, il ne faut donc pas négliger toutes les conséquences induites même si celles ci sont difficilement quantifiables.

Afin de stimuler davantage l'intégration du continent, l'Union a conclu des accords particuliers d'association avec les États baltes en 1995. Ces accords sont qualifiés d'accords européens et concernent aussi bien les domaines de compétence des États membres que ceux de la Communauté et servent de cadre légal au processus d'adhésion. Les principaux objectifs de ces accords sont :

- le dialogue politique ;
- le libre échange et la libre circulation ;
- la coopération économique ;
- la coopération financière et culturelle.

La politique des transports fait partie des domaines politiques intégrés dès le début dans le Traité instituant la communauté européenne. La question de savoir comment la politique des transports de l'UE peut être appliquée dans les pays candidats à l'adhésion joue un rôle prépondérant pour juger de l'aptitude de ces États à l'adhésion. Les accords européens ont des répercussions sur la politique des transports à mettre en place dans les Etats baltes. La politique des transports est également définie par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et par la Conférence paneuropéenne des transports d'Helsinki au cours de laquelle a été adopté un programme prioritaire pour dix corridors de transports paneuropéens dans les PECO.

Afin de garantir une infrastructure de transports performante et assurer le fonctionnement du marché intérieur, le traité de Maastricht stipule la réalisation du réseau de transports transeuropéens (RTE). Dans le secteur des transports, la Communauté a désigné des voies de communication dont l'aménagement et la coordination devraient conduire à une plus grande interpénétration du continent européen. Le but des réseaux transeuropéens n'est pas seulement d'améliorer les infrastructures de transports, mais encore et surtout d'intégrer les systèmes de transport communautaires grâce à l'aménagement et à la connexion des réseaux.

La création des RTE au sein de la Communauté européenne est une condition fondamentale nécessaire aux infrastructures de transport dans la mesure où ils représentent les composants

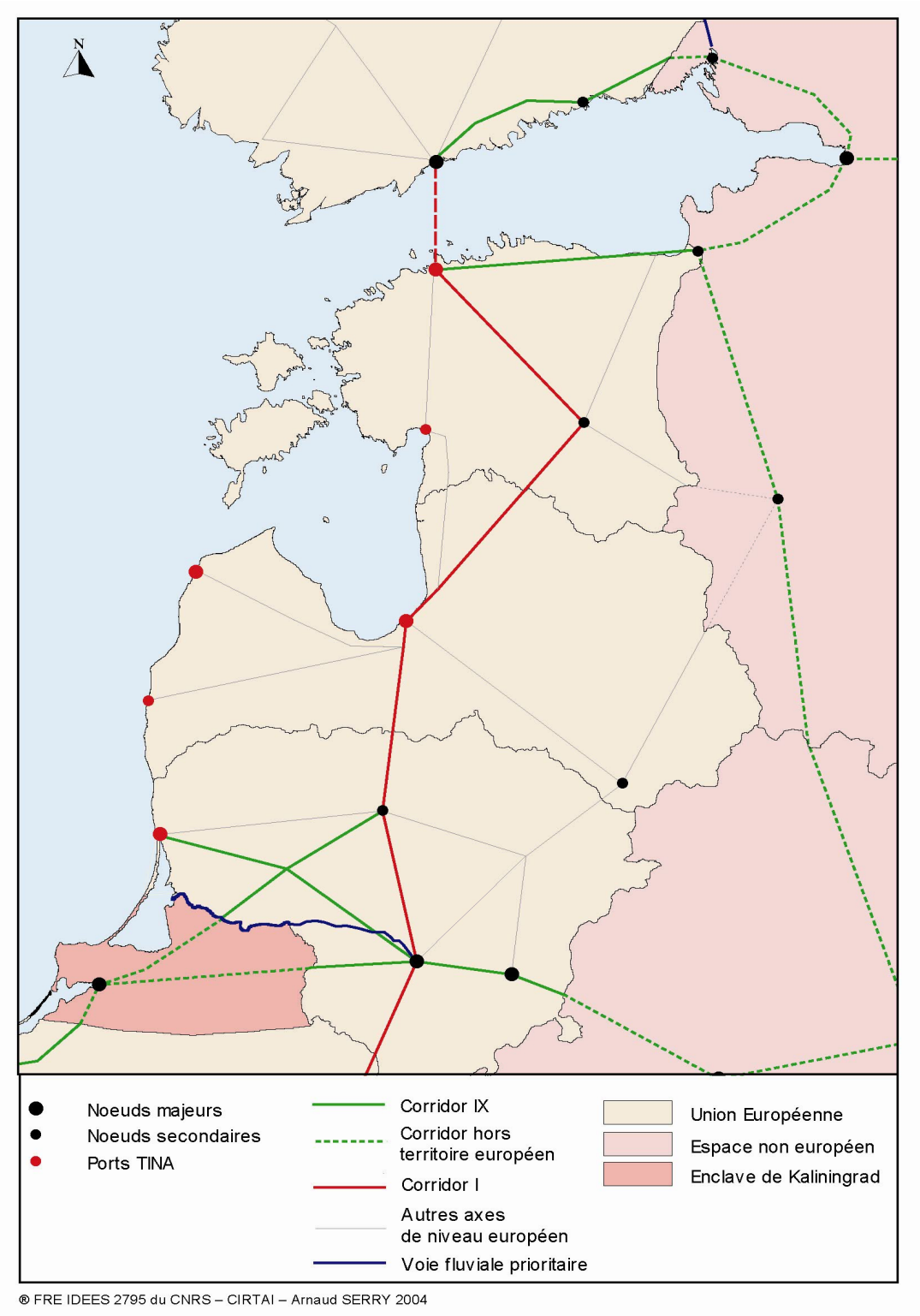
essentiels de la politique commune des transports. L'objectif de ces réseaux est la création au sein de l'Union d'ici à 2010 d'un réseau de transport intégré. Les RTE couvrent 70 000 kilomètres de routes et de rails, 20000 kilomètres de voies de navigation fluviale intérieures et 300 aéroports. Les projets d'aménagement et de développement des voies de communication définis dans les lignes directrices relatives au développement des RTE requièrent des investissements à hauteur de 400 milliards d'euros jusqu'en 2010. Les 14 grands projets à l'intérieur de l'UE décrits par le Conseil européen de Essen les 9 et 10 décembre 1994 ont un caractère prioritaire, notamment dans le secteur du rail qui bénéficiera de 110 milliards d'euros (environ 25 %) sur le montant des investissements débloqués. La réalisation du réseau transeuropéen de transport constitue l'une des conditions préalables à la politique paneuropéenne des transports puisque l'élargissement de l'UE conduit à l'extension des RTE vers les nouveaux États membres. A l'issue de ces conférences paneuropéennes des transports de 1991 et 1994, dix corridors paneuropéens furent définis, sur une base politique et non sur l'anticipation des besoins, ce que reflète le tracé de ces corridors: ainsi, chaque capitale des Peco (Balkans et CEI occidentale compris) devait être desservie par au moins un corridor. Sur la base de ce principe, chaque pays put ensuite décliner les corridors en "branches" à l'intérieur de ses frontières nationales. Le concept de corridors de transports paneuropéens est considéré comme un moyen d'atteindre les objectifs d'une politique de transport commune. Ces corridors doivent accroître le commerce et la mobilité à l'intérieur de l'Europe. Le concept des corridors de transport s'inspire du contenu et des objectifs de celui des RTE au sein de l'Ue et représente l'étape préliminaire à un réseau de transport paneuropéen [PARLEMENT EUROPEEN, 1999]. Parmi les 10 corridors prioritaires définis pour les PECO, deux nous intéressent tout particulièrement (Cf. figure 15) :

- Corridor I, corridor ferroviaire (Rail Baltica) et routier (Via Baltica): Helsinki, Finlande - Tallinn, Estonie - Riga, Lettonie - Kaunas, Lituanie - Klaipeda, Lituanie - Varsovie, Pologne - Gdansk, Pologne - Kaliningrad, Russie (Cf. Annexe 9) ;
- Corridor IX, corridor à caractère de réseau (route, rail, extensions portuaires) : Helsinki, Finlande - Vyborg, Russie - Saint-Pétersbourg, Russie - Pskov, Russie - Moscou, Russie - Kaliningrad, Russie - Kiev, Ukraine - Ljubasevka, Ukraine - Odessa, Ukraine - Chisinau, Moldavie - Bucarest, Roumanie - Vilnius, Lituanie - Kaunas, Lituanie - Klaipeda, Lituanie - Minsk, Biélorussie - Alexandroupolis, Grèce - Dimitrovgrad, Bulgarie - Omenio, Bulgarie (Cf. Annexe 10).

Par exemple, le projet ferroviaire intitulé "Rail Baltica" (long de 1100 à 1300km) qui prévoit la construction d'une ligne rapide à écartement européen entre Tallinn et Varsovie (via la Lettonie et

la Lituanie) devrait voir le jour à moyen terme malgré du retard pris au début du XXIème siècle. Rappelons que les Ministres des transports des 3 pays baltes avaient signé le 7 novembre 2001 en Estonie un accord de coopération régionale pour la création de ce corridor Nord-Sud avant de confirmer cette priorité le 26 juin 2002 en Lituanie lors d'une rencontre des 3 chefs de gouvernement. Un atelier de travail sur le développement du projet de coopération international "Rail Baltica" s'est tenu à Riga les 21 et 22 novembre 2002. Après avoir été placé en liste 2 des projets prioritaires (horizon 2020) par la Commission Européenne, le projet Rail Baltica a été reclassé en liste 1 (horizon 2010) le 9 octobre 2003. Le concept de corridor Nord-Sud s'insère quant à lui dans la nouvelle carte du réseau transeuropéen.

Figure 15 : Les réseaux transeuropéens de transport en Baltique



Le développement et la connexion des réseaux ont occupé une place de plus en plus significative dans le contexte de l'élargissement, de sorte qu'une coopération intense entre l'UE et les Pays

Baltes particulièrement importante en vue d'une politique commune des transports, tout spécialement durant la phase préparatoire. Afin de mettre sur pied cette coopération avec tous les partenaires en s'appuyant sur des méthodes de planification modernes, une action pour les transports a été créée en 1996 : il s'agit du TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). Ce programme a permis de préparer l'extension du réseau de transport transeuropéen aux nouveaux États membres. D'après le projet de réseau, ce sont au total 18 030 km de routes, 20 290 km de voies ferrées, 38 aéroports, 14 ports maritimes et 49 ports fluviaux des pays candidats d'Europe centrale et orientale qui doivent d'ici 2015 avoir atteint le niveau communautaire et qui font donc l'objet d'aides financières (Cf. tableau 5). Il va de soi, qu'au regard de la situation économique de la Baltique orientale au début des années 1990, les ports financièrement soutenus par l'UE ont vu leur redressement simplifié ou accéléré.

Tableau 5 : Programme européen et ports de la baltique

	Ports maritimes TINA	
Pays/Région	**Nombre**	**Coût (million d'euros)**
Estonie	6	43,21
Lettonie	3	569,3
Lituanie	1	396
Pologne	4	716,61
Finlande	0	0
Russie(baltique)	0	0
Total	*14*	1725,12

Source: European Commission (1998); TINA Secretariat (1999)

Le programme PHARE (Pologne-Hongrie : aide à la reconstruction économique) qui a vu le jour en 1989 initialement en tant qu'outil de soutien aux réformes économiques et sociales appliquées en Pologne et en Hongrie, a entre temps été étendu aux trois États baltes. Le budget a été augmenté, atteignant 6,693 milliards d'euros pour la période 1995-1999. Trois milliards d'euro ont été affectés à la seule période 1998/1999. Les moyens communautaires émanant du programme PHARE contribuent à la transformation économique et sociale des pays concernés et à leur insertion dans le processus d'intégration européenne. Dans le domaine des voies de communication, l'UE a débloqué 920 millions d'euros jusqu'en 1997 dans le cadre de PHARE

sous forme de subventions à l'investissement dans les infrastructures de transport. Pour 1998/1999, les subventions issues du programme PHARE s'élevaient à 110 millions d'euros ; elles étaient destinées à d'autres projets concernant les transports. L'essentiel de ces investissements dans les voies de communication est utilisé pour moderniser les routes, les voies ferrées, les voies fluviales, les ports et les aéroports d'Europe de l'Est. La plupart de ces projets font suite aux priorités dégagées par le groupe TINA à propos des réseaux de transport. Deux programmes européens de pré-adhésion dans les pays baltes, PHARE et ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession), ont financé des projets dans le domaine ferroviaire. Le programme ISPA a financé des projets d'infrastructures d'un minimum de 5 millions d'euro qui assurent l'interconnexion et d'interopérabilité des réseaux nationaux entre eux ainsi qu'avec les réseaux transeuropéens. Dès l'adhésion de ces trois pays à l'UE, ces programmes ont été remplacés par les fonds de cohésion.

La politique européenne en matière maritime demeure encore aujourd'hui à l'état embryonnaire en comparaison avec les autres secteurs du transport ; notamment parce que la Communauté européenne a toujours hésité à traiter les ports de la même façon que les réseaux terrestres, compte tenu du caractère spécifique des organismes maritimes où doit s'exercer le principe de libre concurrence entre les opérateurs et les ports eux-mêmes. Elle vient tout de même influencer l'organisation de la façade orientale de la mer Baltique. Par exemple, la création d'un système global de transport au sein de l'UE avec l'intermodalité comme point d'ancrage occupe une place de plus en plus importante dans la politique communautaire des transports. Les différents modes de transport que sont le rail, la route, la navigation fluviale et côtière, mais en principe également le transport outre-mer et le fret aérien doivent être regroupés en une chaîne de transport. De plus, la navigation maritime à courte distance (Short Sea Shipping ou cabotage européen) doit devenir un mode de transport intermodal de porte-à-porte. Le cabotage maritime désigne des services de transport maritime qui n'impliquent pas la traversée d'un océan. L'intérêt de l'Europe vis-à-vis de ce cabotage européen s'est avéré tardif mais soudain et l'élargissement de l'union aux Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) favorise la synergie entre les façades maritimes. Suite à la concentration des trafics sur les ports principaux, Hambourg multiplie ses liens avec Saint-Pétersbourg, Sealand et Maersk renforcent leurs positions à Riga ; tous visent la desserte de la Russie [DAMIEN M.M., 1999]. Face aux nombreux inconvénients du transport routier, une volonté politique de développement du transport combiné et du maritime émerge qui laisse penser que dans les proches années à venir le cadre européen va encore évoluer.

L'adhésion des Etats Baltes à l'UE constitue l'un des thèmes les plus abordés par la recherche scientifique consacrée à la région. Les études à ce sujet se multiplient[14] mettant très souvent l'accent sur les relations entre l'Europe et la Russie.

Les Etats Baltes, aujourd'hui membres de l'Europe des 25, relevaient de la sphère d'influence de l'URSS et, encore aujourd'hui, des relations étroites (politiques et commerciales avant tout) existent entre la Fédération Russe et ces États. Ainsi, malgré un développement spectaculaire depuis plusieurs années de leurs exportations en direction de l'Europe de l'Ouest, les trois Etats baltes sont beaucoup plus exposés que les pays d'Europe centrale aux fluctuations de l'économie russe.

Dès le milieu des années 1990, la perspective de l'élargissement de l'UE eu des répercussions sur la Russie qui a fait part publiquement de ses inquiétudes. En effet, les États candidats à l'adhésion doivent être capables d'harmoniser leurs normes nationales avec les normes communautaires, ce qui freine encore l'accès des produits russes sur ces marchés. Ainsi, lors de sa visite à Paris le 25 août 1999, le ministre russe Alexandre Livshits a déclaré que la Russie voulait s'assurer que ce processus d'élargissement n'allait pas nuire à ses intérêts principalement économiques : réduction des marchés potentiels et augmentation des tarifs des produits alimentaires sont autant de craintes russes. De plus, selon la Russie, l'UE n'a pas réussi à améliorer le sort des minorités russes en Estonie et en Lettonie qui sont toujours discriminées, notamment en ce qui concerne la langue. Ce point d'achoppement entre Russie et Etats baltes a d'ailleurs souvent constitué un moyen de pression dans les négociations commerciales.

Les États Baltes ont manifesté leur désir d'appartenir à l'Union européenne. Pour cela, ils ont dû régler entre autres deux problèmes majeurs avec la Russie : celui de leurs frontières et celui du sort des minorités russes présentes sur leur territoire. L'Union Européenne a invité les pays candidats à l'adhésion à signer des accords frontaliers pour mettre fin aux conflits territoriaux et a demandé aux futurs États membres de renforcer leur contrôle aux frontières pour éviter les trafics illégaux. Cependant, la Russie, préoccupée par la perte de son influence dans la région, s'est plusieurs fois montrée réticente à signer les accords relatifs aux questions frontalières, cherchant sans doute à retarder le processus d'adhésion de ces pays à l'UE.

Le premier décembre 1997, l'accord de « partenariat et de coopération » entre l'UE et la Russie signé à Corfou le 24 juin 1994 est entré en vigueur. Il s'agit d'un accord cadre qui regroupe l'ensemble des actions de coopération entre l'UE et la Fédération russe. En effet, sont concernés

[14] Il convient à ce sujet de parler de profusion de sources plutôt que de rareté.

par cet accord les échanges commerciaux, les droits de l'homme et la démocratie, la science et la technologie, l'éducation et la formation, les questions douanières, la lutte contre la criminalité, le transport, l'énergie et les communications, l'environnement et la culture. Il institutionnalise les relations entre l'UE et la Fédération de Russie au niveau des chefs de gouvernement, des ministres, des fonctionnaires et des parlementaires. Cet accord permet d'éviter l'isolement de la Russie au moment où de nombreux pays d'Europe centrale et orientale adhérent à l'UE et à l'OTAN. Cette adhésion à l'OTAN est un exemple des nouveaux questionnements géostratégiques régionaux qui semblent aujourd'hui se consacrer autour de l'avenir et du statut de l'oblast de Kaliningrad.

1.3.2.2. Kaliningrad, la problématique enclave russe en Europe

Séparée géographiquement du reste de la Russie, Kaliningrad constitue un territoire particulier entouré par l'UE depuis son élargissement, ce qui a d'ailleurs fait dire à certains auteurs que Kaliningrad est l'enjeu majeur de l'élargissement de l'Union européenne [LAMANDE V., 1999]. Si les décisions en ce qui concerne Kaliningrad sont de la compétence de la Russie et de la région elle-même, néanmoins, l'UE et ses nouveaux États membres ont eu intérêt à oeuvrer à la bonne marche des changements requis par l'adhésion et à encourager la coopération avec Kaliningrad dans un certain nombre de questions régionales : la circulation des marchandises, la circulation des personnes, l'approvisionnement énergétique constituent les trois principaux points d'interrogation.

La région de Kaliningrad est une enclave[15] russe bordée par la Pologne, séparée de la mère patrie par la Lituanie. D'une superficie de 15 100 km2, l'oblast compte 951 000 habitants, dont 430 000 dans la capitale, Kaliningrad.

Du temps de l'Union soviétique, Kaliningrad était un centre militaire clos et le siège de la marine soviétique en mer Baltique. Kaliningrad a perdu une partie de sa dimension stratégique dans les années 1990. Parallèlement, Kaliningrad a subi un déclin économique notable, comme le reste de la Russie, malgré la volonté de trouver des solutions d'ouverture internationale. La production y a chuté de plus de 50% depuis 1990. Tributaire du commerce extérieur et notamment des importations, la région a été frappée de plein fouet par la crise financière russe d'août 1998. Ce déclin économique global s'est accompagné d'une transformation profonde de la structure de

[15] Le néologisme « exclave » est parfois utilisé pour qualifier Kaliningrad à la fois enclave russe dans l'espace balte et en situation insulaire par rapport à la Russie.

l'économie régionale. Par exemple, les industries liées au secteur militaire se sont considérablement affaiblies et le secteur de la pêche, qui constituait une activité économique majeure, a connu le même sort. Les habitants de Kaliningrad exercent de plus en plus des activités économiques occultes. Le chômage et la pauvreté se sont incroyablement aggravés depuis 1991 : la situation économique de l'oblast est très mauvaise voire désastreuse. La création de la zone économique spéciale n'a pu pallier à la désaffection des investisseurs nationaux ou étrangers et les activités maritimes et portuaires restent faibles. Actuellement, ce port russe a perdu de sa superbe et il présente un intérêt essentiellement militaire. L'élargissement de l'UE, tout comme l'ouverture de ce territoire à l'économie de marché, engendre des modifications administratives (douanières) et infrastructurelles (intégration de Kaliningrad dans les réseaux paneuropéen) qui viennent une fois de plus troubler l'avenir de ce territoire, à la fois convoité et mal aimé, en créant une exclave russe au sein même de l'Union Européenne [BRUNET R., REY V., 1996].

Province frontalière, Kaliningrad se prête à un large éventail d'industries informelles qui, selon les estimations, représentent plus de 50% du PIB. L'environnement commercial, au même titre que celui du reste de la Russie, manque de prévisibilité, de stabilité et de systèmes d'incitation. La zone économique spéciale (ZES) *Iantar*, créée dès 1991, prévoit des avantages tarifaires et fiscaux pour les produits fabriqués à Kaliningrad et destinés à l'exportation, pour les produits importés et pour ceux qui sont "exportés" vers la Russie continentale et les pays tiers. La ZES avait pour but d'encourager l'activité économique et l'investissement étranger, mais son fonctionnement, dans la pratique, était chargé d'incertitude. Comme partout ailleurs en Russie, le chômage et la pauvreté ont considérablement augmenté depuis 1991. Selon des données officielles, 30% de la population se situerait aujourd'hui au dessous du seuil de subsistance. Les principaux indicateurs de bien-être attestent que le niveau de vie à Kaliningrad est inférieur à la moyenne russe, bien que l'on constate dans la région un niveau relativement élevé de consommation apparente, notamment dans les supermarchés et les restaurants de type occidental.

Le réseau routier de Kaliningrad est relativement dense, mais a besoin d'être remis en état. Certains tronçons du réseau paneuropéen de transport qui traversent le territoire ne sont pas suffisamment développés. Le tronçon B du corridor IX qui relie Kaliningrad à Kiev en passant par Vilnius et Minsk revêt une importance particulière pour Kaliningrad. Les liaisons ferroviaires avec les pays limitrophes et la Russie sont insuffisamment utilisées par rapport à la situation des années 80 et du début des années 90. La principale ligne ferroviaire,

Kaliningrad/Kaunas/Minsk/Moscou, sert au trafic de fret avec la Lituanie et la Russie. La ligne Kaliningrad/Riga/Saint-Pétersbourg est moins empruntée pour le transport international de fret, de même que les lignes à destination de la Pologne (principalement en raison de l'incompatibilité de l'écartement des rails). Le trafic à destination et en provenance de l'UE peut suivre plusieurs itinéraires et ne doit pas nécessairement traverser Kaliningrad. Lorsqu'ils se rendent en Europe occidentale ou centrale, les Finlandais, les Estoniens, les Lettons et les Lituaniens empruntent plutôt la Via Baltica contournant ainsi Kaliningrad par l'est.

La Lituanie, située sur le parcours menant de la région jusqu'à la partie continentale de la Russie, est l'un des principaux partenaires commerciaux de Kaliningrad et un investisseur important. C'est le pays qui reçoit le plus de visiteurs et de trafic de transit en provenance de Kaliningrad. La Lituanie entend conserver de bonnes relations avec la Russie pour éviter que Kaliningrad soit isolée et qu'elle devienne un foyer d'instabilité économique ou politique. La Lituanie et la Russie ont créé les bases institutionnelles d'une coopération par la voie d'accords bilatéraux concernant Kaliningrad (1991, 1999). En février 2000, ces deux pays ont publié une déclaration commune sur la coopération régionale baptisée "initiative Nida" et ont approuvé une série de propositions portant sur des projets communs dans le cadre de la dimension septentrionale, notamment en ce qui concerne les transports, les gazoducs, la gestion de l'eau et le passage des frontières. L'entrée de la Lituanie dans l'UE renforce l'isolement de Kaliningrad introduisant une frontière institutionnelle supplémentaire entre la région et la mer patrie. Cette situation d'exclave implique, et impliquera encore, une prise en compte particulière de l'oblast dans les discussions et les politiques régionales ainsi que dans la compréhension de l'espace balte.

1.3.3. Nouvelles conditions et nouvelles demandes en transport

La demande en transports est considérée comme étant une résultante de la croissance économique et commerciale. Un aspect fort important des dynamiques de changement réside dans le développement des volumes transportés, qu'ils soient mesurés en tonnes ou en valeur. Plus rapidement et surtout plus brutalement confrontée que d'autres à ces changements mondiaux et généraux, la région de la Baltique doit depuis plus de dix années et encore aujourd'hui, à la fois rattraper un certain retard dû à son histoire récente et précédemment évoqué et, s'attacher à intégrer la nouvelle donne économique mondiale.

Les difficultés engendrées par la transformation du système économique et politique des pays en transition ainsi que par la disparition de l'Union Soviétique, le recul marqué de la production qui

s'en est suivi, n'ont pas manqué de se répercuter sur les transports de marchandises des Etats Baltes. A partir de 1993, en raison de l'apparition de signes avant-coureurs de reprise économique et de restructuration industrielle dans certains États, les transports de marchandises ont vu progressivement redémarrer leurs activités.

1.3.3.1. L'évolution globale des structures industrielles et logistiques

Au cours des dernières décennies, un nombre important de changements institutionnels et techniques sont venus accélérer l'avancée vers la diffusion spatiale de la production et du commerce. Bien entendu, la libéralisation des échanges, incluant la réduction et aujourd'hui la disparition des droits de douanes et des restrictions de franchissement des frontières pour les biens et les personnes, a constitué une importante force motrice dans la modification de la demande en transports. Le développement du marché unique européen, comme d'ailleurs l'accroissement des autres aires économiques intégrées et la coopération entre les etats, sont quant à eux d'une importance tout particulière pour la région baltique.

Parallèlement, des principes basiques de production et de distribution ont changé, favorisant le développement des chaînes intégrées et optimisées et la production en flux tendus. Les changements techniques sont, pour leur part, à l'origine d'un transport plus fiable, plus rapide et moins coûteux au sein de la région mais aussi entre la région et les grands ensembles économiques européens.

Les impacts régionaux de ces modifications globales restent assez difficiles à évaluer et leurs manifestations sont complexes. Cependant, il est ici possible d'effectuer quelques observations :

- Aujourd'hui les réseaux de transport sont bâtis sur différentes échelles (du local et global) et ceci va aller croissant. La tendance est d'ailleurs à l'élargissement de la portée de ces réseaux. Le développement des relations entre le port de Rotterdam et l'Europe centrale ou la Russie, sous la forme de train blocs notamment, sont-ils un reflet de cette évolution ?
- Le transport doit de plus en plus connecter les nœuds de larges réseaux de production, faisant ainsi du transport une partie intégrante du système de production. Il s'agit ici de ce qu'on appelle la logistique industrielle, organisation connaissant un retard important dans la région.
- La recherche d'économies d'échelle dans de nombreuses activités de production et de coût de transports réduits a graduellement étiré les aires de marché pour tous les types

d'industries. Pour cette raison, les industries régionales, qui profitent encore aujourd'hui de cette situation, vont bientôt être amenées à entrer en concurrence avec des régions et des entreprises relativement éloignées géographiquement, y compris pour les activités maritimes.

- Le commerce international croît plus rapidement que les économies domestiques dans de nombreuses régions, y compris en Baltique. Puisque ce commerce extérieur requiert de manière plus intensive les transports que l'activité commerciale locale, une forte croissance des transports est prévisible.
- Les régions sont de plus en plus dépendantes de leur accessibilité globale pour rester compétitives. Les efforts multi scalaires entrepris pour accroître l'accessibilité de la façade orientale de la Baltique ne font que commencer à porter leurs fruits tout en restant insuffisants. Une action soutenue et continue de l'UE s'impose d'ailleurs dans ce domaine.

Cette présentation de l'évolution des forces motrices de la demande en transport ne se veut pas exhaustive. L'intérêt est, en effet, ici de dégager les points les plus aptes à préciser l'évolution des transports dans la région.

1.3.3.2. La nouvelle empreinte de l'activité de transport

Le développement structurel de la demande en transport

Les tendances générales de la structure de la production industrielle et de la logistique présentées précédemment vont avoir des impacts directs sur le transport. Première conséquence, les marchandises transportées croissent et continuent de croître en quantité et en valeur. De toute évidence, ces tendances ont stimulé le développement et la croissance de transports rapides et surs pour les marchandises. D'un point de vue général, la route et l'aérien sont les modes qui ont le plus profité de la situation aux cours des dernières années, malgré la sûreté toute relative du routier. La perte de marché du rail au profit de la route dans cette région dont, à l'époque soviétique, la prédominance du ferroviaire dans le transport de marchandises était une des particularités, illustre très bien cette évolution. Même si ce cas de figure est également dû, en partie, à la plus grande difficulté de mise en œuvre de la libéralisation du rail que celle de la route ou de l'aérien. Indirectement, le dynamisme du mode routier a des influences positives sur le transport maritime roulier et les ferries.

Des distances de transport plus longues, une valeur des marchandises transportées en augmentation, une volonté de réduction des temps de trajet et des risques pour les biens sont autant de facteurs favorables au développement d'un transport unitisé, sous forme conteneurisée essentiellement. Sans entrer dans le détail, ni empiéter sur la seconde partie, ce développement du transport conteneurisé, favorisé par le rapide accroissement de la demande en biens de consommation, a été rapide en Baltique.

L'accès aux transports devient de plus en plus important dans la perspective du développement régional. Le type d'infrastructures nécessaires dépend de divers facteurs dont l'étendue de l'activité économique mais aussi de certaines caractéristiques géographiques de la région. En fait, les infrastructures constituent l'élément essentiel de l'offre de transport. Celles-ci favorisent les échanges à travers la planète et absorbent un trafic dont l'intensité dépend de la santé économique des pays ou des régions [MERENNE E., 1995]. En prévision de l'affirmation des nouveaux marchés de l'Est, ces infrastructures doivent être adaptées aux besoins futurs. Il importe donc de remédier progressivement aux incohérences, inachèvements ou vieillissement des axes et de prévoir les technologies de pointe indispensables à la réduction de la durée des acheminements, aux exigences de sécurité et de fiabilité [WACKERMANN G., REY V., AQUATIAS C., 1997]. Le chemin vers un développement efficient du transport maritime passe par des aspects de sécurité et de sûreté des biens ou des personnes, de contrôle ou encore, de suivi des marchandises sur l'ensemble de la chaîne de transport. Ainsi, des navires plus rapides semblent être nécessaires pour répondre à cette nouvelle demande en transport. Par exemple, les navires effectuant les liaisons entre le port lituanien de Klaipeda et Kiel en Allemagne ont été remplacés afin de réduire la durée du trajet[16], pour faire face à la concurrence du transport routier également. En effet, ces transports routiers se déploient, comme à l'Ouest, au détriment des autres modes et surtout des échanges ferroviaires, même si la situation est moins flagrante dans les états baltes que dans d'autres pays en transition. Savoir si cette tendance est définitive reste compliqué. Nous pouvons supposer que, dès que le réseau routier polonais sera plus développé, ces liaisons maritimes auront fort à faire pour rester compétitives. Le développement du cabotage européen constitue une alternative possible à ce tout routier. A l'évidence, l'union européenne a depuis quelques années mis l'accent sur son développement comme palliatif à l'engorgement des réseaux terrestres et les aides à cet égard se multiplient.

Les forces motrices que nous avons évoquées ci-dessus ont déjà eu de forts impacts sur la région et vont continuer d'en avoir. Cependant, un facteur dominant est le fait que des entités de la

[16] Le trajet s'effectue aujourd'hui en moyenne en 20 heures au lieu de 24.

région étaient encore il y a à peine plus de 10 ans sous des régimes politiques et économiques totalement différents. Cette dualité a influencé le système maritime de l'espace baltique en général suivant deux axes principaux. Le premier concerne le dessin des échanges commerciaux : l'organisation du commerce, au sein du Comecon, restreignait les échanges à travers la mer Baltique alors que la moitié occidentale (au sens politique du terme) commerçait avec les pays dits de l'ouest. Le second effet sur le système de transport maritime en Baltique, déjà évoqué, est dû à la planification centralisatrice, créatrice d'une structure particulière dont les influences se font encore sentir aujourd'hui par des ports spécialisés et des connections terrestres spécifiques, notamment par leurs orientations essentiellement est-ouest (Cf. figure 16).

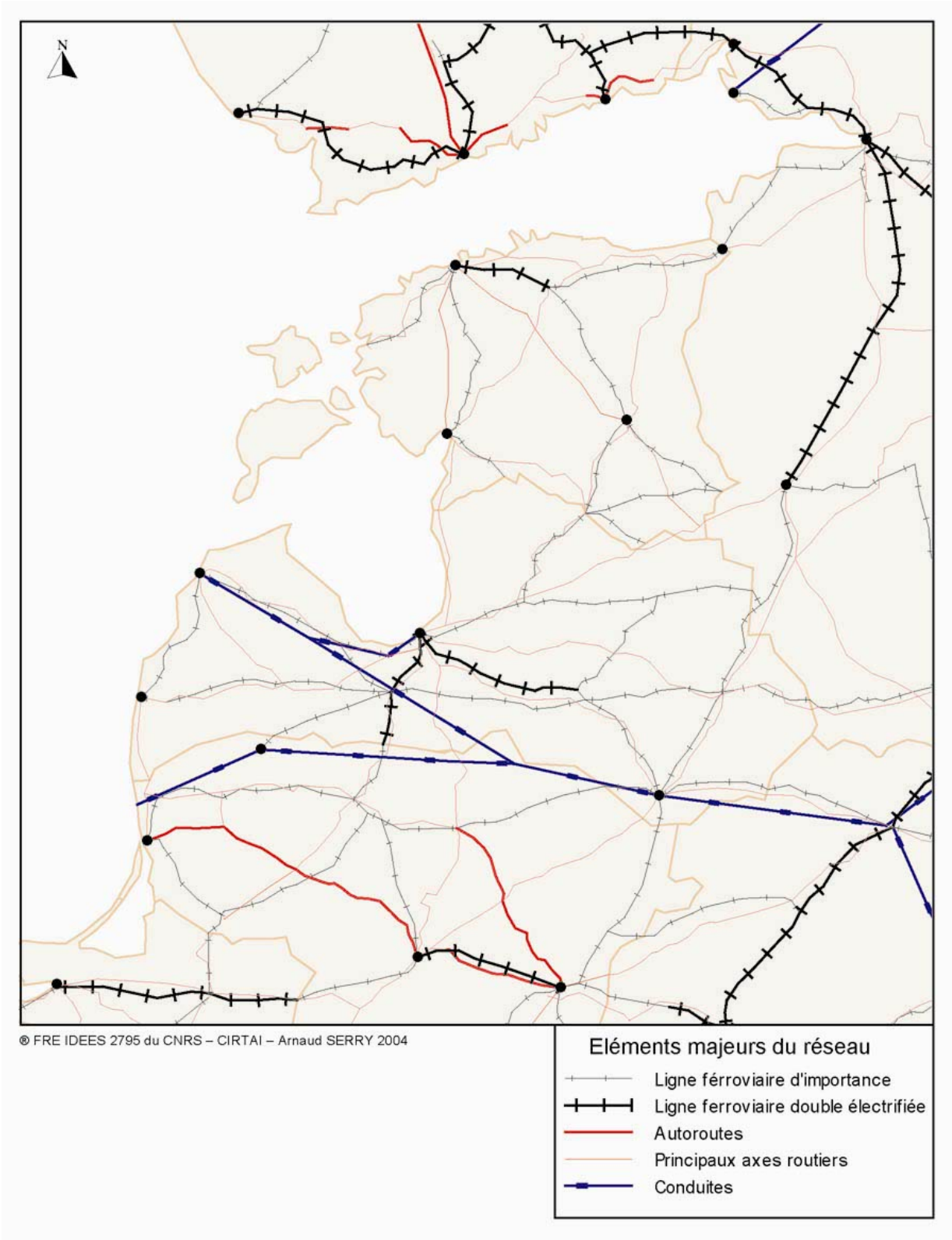
Ces infrastructures ont, dans la mesure du possible, été mises à profit pour favoriser le redressement et la transition économique. Le nouveau cadre économique impose aux ports baltes une adaptation aux technologies de pointe, à l'intermodalité, à la conteneurisation et à toutes ces prestations de services qui s'ajoutent aujourd'hui aux activités de transport elles-mêmes.

Une approche par mode de transport peut permettre de synthétiser les clés du secteur des transports dans la région :

- Les besoins les plus urgents en terme de transport routier sont de régler les problèmes de franchissement des frontières, améliorer l'entraînement des opérateurs du transport, améliorer la sûreté de route, et développer de meilleurs liens routiers dans les secteurs plus pauvres et vers les centres principaux.
- En ce qui concerne les chemins de fer, les besoins principaux sont de réduire la surcapacité, rationaliser des tarifs, accroître la sûreté et améliorer le service de chemin de fer.
- Dans l'aérien, il est nécessaire d'améliorer les procédures administratives, moderniser les flottes, privatiser et restructurer les opérations de l'aéroport de Tallinn, compléter la reconstruction des aéroports de Riga et Vilnius notamment.

Enfin, dans le domaine maritime, les priorités doivent être de faciliter l'expansion significative prévue de la circulation maritime dans la région, améliorer la sûreté dans le maniement des cargaisons et améliorer la protection écologique dans les ports et en mer

Figure 16 : Les réseaux terrestres de transport en Baltique orientale



- .

Les transports dans le développement économique, l'exemple de la Lituanie

Le secteur des transports est l'un de ceux qui se développent le plus rapidement en Lituanie. Depuis 1992, la valeur ajoutée brute, générée par le secteur des transports et de l'entreposage n'a pas cessé de croître et représentait 9,6 % du PIB total du pays en 2004 (Source : Département lituanien des statistiques, 2005). Cela montre l'impact significatif du secteur des transports sur l'ensemble de l'économie lituanienne. Ces dernières années, c'est en Lituanie que le secteur des transports, de l'entreposage et de la communication a généré la plus forte valeur ajoutée brute dans l'Union Européenne. La demande en matière de transport augmente rapidement et, en raison de cela, il est essentiel de porter son attention sur la diversité et la capacité des services de transport, la multimodalité et l'optimisation de la qualité. Le secteur des transports en Lituanie est l'une des branches économiques les plus importantes. La principale raison de ce fort impact des transports sur l'économie est la situation géographique très avantageuse de la Lituanie: elle est située au centre géographique de l'Europe, si bien que le pays est traversé par trois corridors du réseau transeuropéen de transport (Cf. Figure 15) : I, IX B et IX D. Les corridors de transport IX B et IX D permettent d'assurer les flux de transport sur l'axe est-ouest vers les ports de la mer Baltique: soit vers Kaliningrad (IX D) soit vers le port lituanien de Klaipeda. Ces corridors permettent l'acheminement par le rail de volumes plus importants que par la route. La situation est analogue dans le couloir I (axe nord-sud). Les routes en Lituanie étaient bonnes dans l'entre-deux guerres et plus tard sous l'occupation soviétique. Après le rétablissement de l'indépendance en 1990, la Lituanie a profité de cette situation pour créer de nombreuses entreprises de transport routier, de sorte que sa position est restée forte sur le marché du transport de marchandises d'Europe occidentale. Dans le domaine du transport de marchandises, le rail est en concurrence avec la route, avec 44 % du marché contre 50 % en moyenne pour la route. Cette situation est très différente de celle de l'Europe occidentale, où le rail a des parts de marché beaucoup plus faibles. La croissance du trafic maritime dans le port de Klaipeda, surtout du trafic conteneurisé, semble allait en parallèle de cette évolution.

Afin de répondre aux demandes en matière de transport, il est nécessaire de poursuivre la modernisation et le développement des infrastructures de transport. Deux projets sont considérés comme hautement prioritaires, à savoir le projet «Rail Baltica» et les autoroutes de la mer Baltique. La mise en place d'un réseau transeuropéen multinational moderne de transport dans la direction nord-sud, sur la base du corridor I, est considérée comme ayant un degré de priorité très

élevé dans le développement des transports. La dorsale de ce réseau serait formée par le projet «Rail Baltica», une voie ferrée à écartement européen, susceptible de répondre aux besoins de transport communs à l'Europe et à l'Asie après l'achèvement d'un réseau de plates-formes logistiques aux principaux points d'intersection.
En examinant la carte de l'Europe, on s'aperçoit que le seul itinéraire terrestre allant des États baltes vers l'ouest traverse la Pologne qui, à l'heure actuelle, ne dispose pas d'une infrastructure ferroviaire internationale efficace. La modernisation de l'axe est-ouest et son intégration au réseau transeuropéen» sont devenues l'une des principales priorités du développement des transports lituaniens. L'extension des liaisons de l'UE avec les pays limitrophes dans le sens est-ouest, est aussi très importante pour les États Baltes, tout comme le fait d'assurer des liaisons terrestres efficaces entre les ports et leurs arrière-pays. Dans ce contexte, les États baltes participent activement à l'initiative «Europe élargie» en présentant des propositions communes, conjointement avec des pays limitrophes (Biélorussie, Fédération de Russie et Ukraine). Les États baltes sont l'endroit où pourrait se faire la liaison entre les deux différents systèmes de transport (le système de l'UE et celui des pays limitrophes orientaux), l'interopérabilité technique et administrative appropriée étant assurée.

Dans la région, le transport maritime prend de l'ampleur, le transport routier augmente de façon importante. En dépit de cela, nombreux sont les problèmes auxquels il doit être remédié: les mauvaises liaisons avec l'Europe occidentale via la Pologne, les incertitudes entourant le projet «Rail Baltica», et entravant sa mise en œuvre dans les plus brefs délais, les problèmes de sécurité routière en termes d'accidents de la circulation par exemple. Le développement de l'industrie du transit joue un rôle critique dans le développement des économies dans les Etats Baltes : le transit y est vital. Les ports sont fondamentaux pour les liaisons dans la région de la mer Baltique et sont favorables au développement des activités de transit [BEVERSKOG P., EDGREN P., JARLBORG A., 2003]. Dans ce cadre, le recours accru aux transports maritimes s'avère comme un palliatif possible aux obstacles terrestres aux transports et renforcent le rôle des ports de la façade orientale de la Baltique.

1.3.3.3. Le rôle crucial des ports

Aborder la recomposition régionale et définir un espace en utilisant la circulation comme grille de lecture implique que celle-ci ait une relative importance dans l'espace étudié.

Nombreuses sont les raisons de croire que le transport, et surtout le transport maritime, joue un rôle prépondérant dans les économies des états riverains de la Baltique, de manière directe ou indirecte d'ailleurs. Les ports sont les principaux goulets d'étranglement des chaînes maritimes et la rationalisation de leurs activités constitue une priorité des réformes. Points d'entrée dans un pays, les ports ne sont pas uniquement le lieu de déchargement des marchandises. Les ports sont des systèmes ouverts placés dans un environnement socio-politique et socio-économique avec lequel les interactions sont nombreuses. Cet environnement est diversifié : national, régional ou international.

Les transports maritimes constituent le principal vecteur du commerce international. Le navire est l'outil de transport le plus adapté en raison de sa très grande capacité. En 1996, près de 5 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par mer, c'est-à-dire environ 70 % du commerce international. L'augmentation du commerce international, 7% par an de 1950 à 1995 sauf au cours de la crise des années 1980 (en valeur), a profité au commerce maritime qui a, au cours de cette période, connu une augmentation moyenne de 5% par an. La régionalisation qui a suivi la mondialisation des échanges est une autre caractéristique du commerce maritime actuel : le commerce mondial s'est régionalisé [BAUCHET P., 1992]. On retrouve cette régionalisation du trafic maritime à la fois dans le transport de vrac (c'est le cas du pétrole) et dans le transport de divers. En effet, les grands ports de la Triade sont de plus en plus souvent des ports d'éclatement à destination des régions sous influence.

Pour les ports, et plus largement les ports baltes, le poids de l'environnement régional est considérable. Les pays entourant la Baltique sont fortement dépendants du commerce international ; les exportations représentent ainsi près de 80% de PNB estonien. Puisque les flux de transport sont, en partie, la conséquence du commerce international, il est important de faire le lien entre cette demande en transport et les infrastructures capables de supporter ces flux. Dans la région balte, la part des activités de transport dans le PIB des Etats est relativement importante comme l'indique le tableau 6 : l'économie russe, grandement dépendante des exportations de matières premières ne peut se permettre d'avoir une accessibilité occidentale limitée ; la Finlande, en raison de sa position quasi-insulaire, est à bien des égards redevable au transport maritime. Revenir ici sur l'importante maritimité de la région n'est pas indispensable si ce n'est pour rappeler le rôle que peuvent jouer les ports dans ce cadre.

Tableau 6 : Transports et communications dans les pays d'Europe centrale et orientale

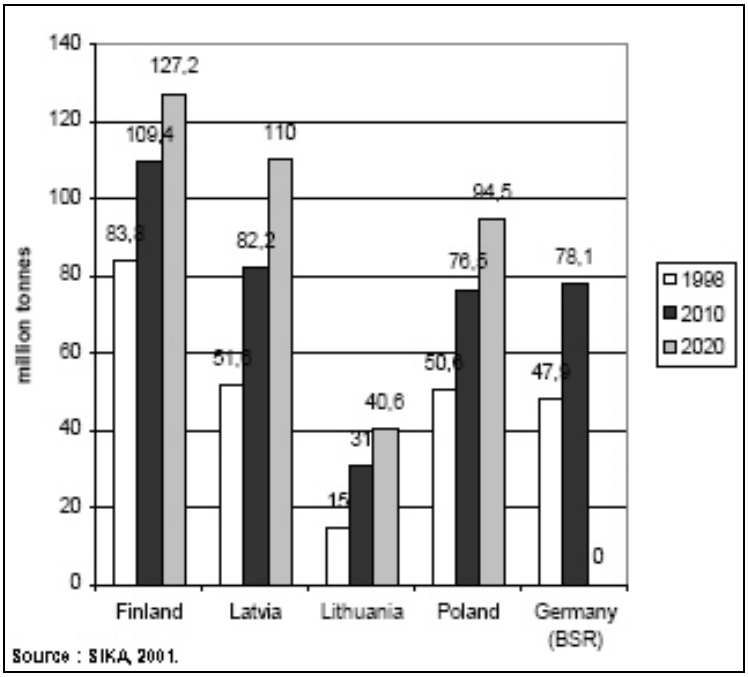
	Estonie	Lettonie	Lituanie	Pologne	Hongrie	République Tchèque
Part dans le PIB (en%)	15.5	14.5	13.7	7.8	8.4	9.0

Source : [OJALA L., 2004]

Au sein du système de transport régional, les ports ont un rôle particulier et crucial puisqu'ils agissent comme une interface entre les liaisons maritimes et le système de transport terrestre. Les ports, et leurs infrastructures, se doivent d'être capables de gérer les flux de biens et de personnes à la fois du côté maritime et du côté terrestre. Pour des raisons essentiellement historiques et fonctionnelles, les ports sont souvent localisés à proximité des grands centres urbains et à l'embouchure des rivières. Ceci est particulièrement vrai dans la région. Cet état de fait indique que les flux de circulation vont être profondément affectés en fonction des arrivées de navires, du port lui-même, des opérations portuaires et des connexions terrestres de transport. De même, le développement économique local et régional, et comme nous l'avons précisé ci-dessus national dans certains cas, va grandement être influencé par l'activité maritime et portuaire.

Le développement du commerce et de l'économie régionale, déjà observé, mais également prévu (aux alentours de 4% de croissance annuelle dans les scénarios moyens d'évolution) va, de fait, faire croître les volumes de marchandises transportées. La mise en concurrence du transport maritime avec d'autres modes, surtout la route, ne doit pas faire oublier la tradition maritime régionale. De plus, même si les prévisions à moyen ou long terme se révèlent souvent erronées, celles-ci laissent présager une croissance d'environ 5% par an du tonnage transbordés dans les ports jusqu'en 2015 (Cf. figure 17).

Figure 17 : Projection du développement du trafic maritime dans des Etats baltiques



Précisons que le recours à des estimations peut être critiqué et critiquable, mais que la confrontation de différentes estimations réalisées sur la région permet de dégager les tendances précédemment évoquées. D'ailleurs, ce sont ces tendances plus que les chiffres eux-mêmes qui ont un intérêt ici : le transport maritime tient une place toute particulière dans les économies et les politiques régionales et cette situation va au pire des cas persister, voire même se renforcer.

La tradition hanséatique précédemment évoquée et ce poids important des ports dans les économies baltes sont à l'origine d'une rapide prise de conscience de leur rôle et, par conséquent de l'intérêt qui devait leur être porté. Ce cas de figure est surtout vrai dans les Etats Baltes alors que la Russie, dont l'économie est pourtant fortement tributaire de ses exportations de matières premières notamment par la voie Baltique, se voit obligé d'emprunter le sports des anciennes républiques devenues indépendantes.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La revue des nombreuses approches dont a fait l'objet la mer Baltique permet de à constituer une trame de réflexion, de mesure et de comparaison. A travers ces grilles de lecture, la question de la définition de l'espace balte n'est pas résolue : au contraire, elle se trouve simplement posée. Le port est le point de contingence de logiques qui ont trait au transport maritime, au transport terrestre, au système de peuplement, à la géopolitique et au jeu des pouvoirs. Il en est par conséquent à la fois un révélateur et un conditionneur. La plupart des travaux récents tendent à montrer que le transport maritime est devenu l'un des agents essentiels de la réorganisation des échanges, voire des territoires, dépassant son rôle traditionnel de support des flux. Parallèlement, les acteurs territoriaux (Etats, collectivités, ports) répondent de façon très inégale à un phénomène qui jusque-là n'avait pas une telle incidence sur leur aptitude à l'organisation de l'espace. En effet, la création, le renforcement ou l'aménagement des réseaux terrestres doivent tenir compte d'un changement d'échelle dans la logique générale des transports [DUCRUET C., 2004]. En mer Baltique, ces tendances mondiales se retrouvent renforcées par l'histoire récente de la région, sa vocation et sa tradition maritime. La compréhension du fait maritime et portuaire passe par une étude quantitative que seule la possession de données fiables autorise. Le traitement primaire de ces données a abouti à la sélection d'individus : les ports de la façade orientale de la Baltique qui sont des ports constitutifs d'une rangée portuaire traitant pour l'essentiel du transit russe.

Depuis le début des années 1990, une nouvelle donne portuaire s'est mise en place sur la façade orientale de la mer Baltique et, elle continue à s'établir à plusieurs niveaux. A l'intérieur même des ports, des mécanismes sont à l'œuvre qui participent à la redéfinition des rôles entre les acteurs de cette vie maritime et portuaire. Cette nouvelle donne s'établit également à d'autres échelles qui sont essentiellement au nombre de trois : la façade orientale de la Baltique ou espace balte, l'espace baltique et l'Union Européenne. Le cadre de l'étude, ainsi que son cadre spatial et temporel tels qu'ils viennent d'être posés, sont autant d'éléments indispensables à la compréhension de l'activité maritime et portuaire régionale ; comment comprendre l'importance pour la Russie de l'accès à la mer Baltique sans ce détour historique et cet éclaircissement sur son commerce international ? Pourquoi mettre en œuvre une étude de flux maritimes et de l'organisation portuaire d'une façade maritime rarement abordée comme telle sans en présenter les propriétés et l'intérêt ? Mettre en évidence le caractère structurant de l'activité maritime et portuaire régionale, des flux qui lui sont liés, implique également de caractériser cette activité,

d’en dresser les principaux traits et d’en découvrir les spécificités. Les ports de la façade orientale de la Baltique, même s’ils s’inscrivent dans une trajectoire commune, doivent par ailleurs être abordés comme une entité propre tout autant que comme des éléments constitutifs de cet ensemble qu’est la façade orientale de la Baltique.

Il est possible d’extrapoler à partir de cette phrase de Nathalie Blanc-Noel « Le bouleversement géopolitique que l’on a évoqué dans ces pages laisse un vide autour de la Baltique. C’est le schéma des relations interbaltiques tout entier qui est à concevoir, en modifiant les relations qui existaient déjà, et en en créant de nouvelles ». Ce qui est ici vrai pour les relations internationales l’est également à propos de la circulation maritime et des relations entre la façade orientale de la mer Baltique et l’océan mondial.

PARTIE 2. EVOLUTION ET CARACTERISTIQUES SPATIALES DU MONDE MARITIME BALTE, DEFINITION DE LA RANGEE PORTUAIRE

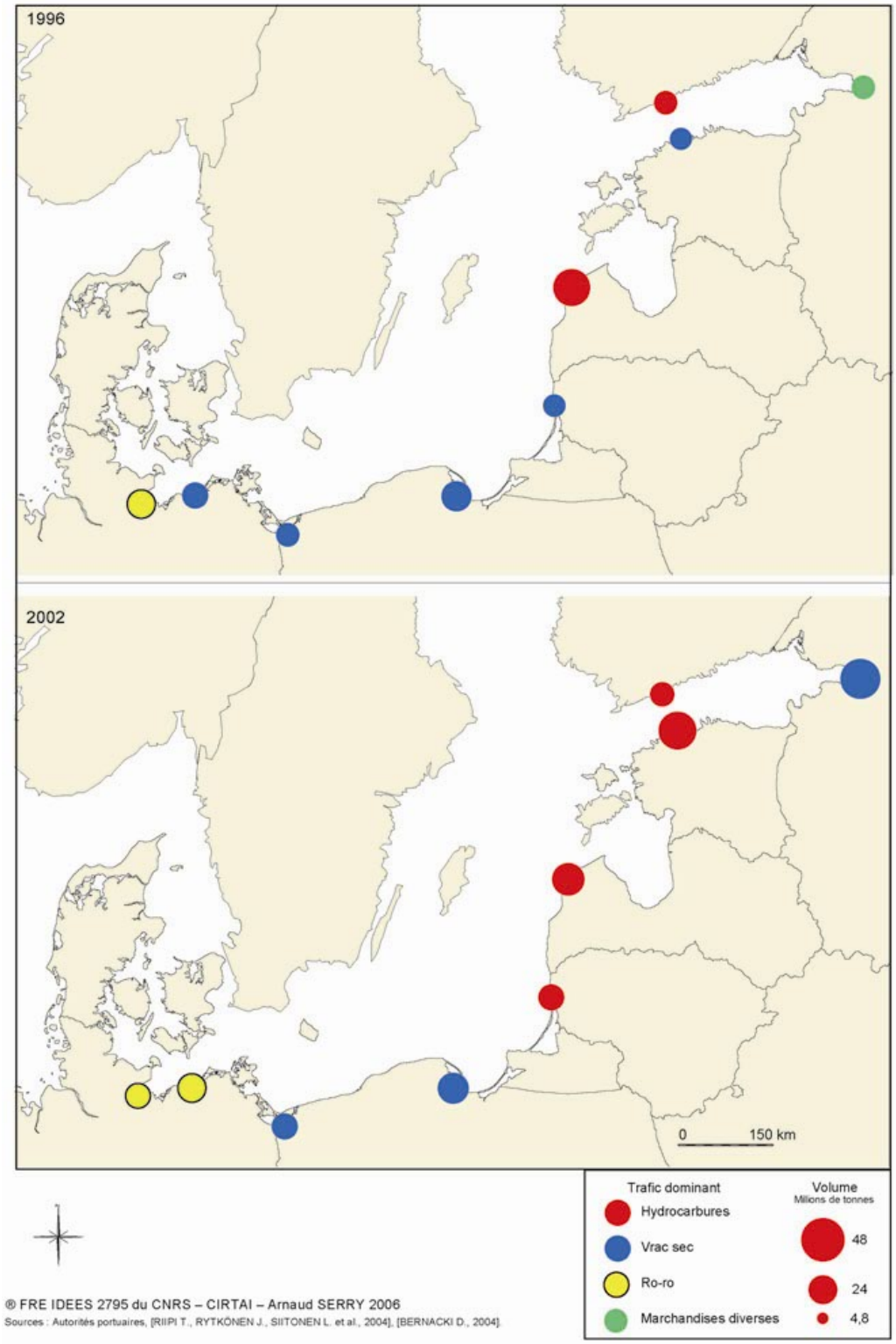
La mer Baltique a toujours été une mer importante au sein du continent européen, reliant les pays nordiques et la Russie à l'Europe continentale. Entourée par neuf Etats, elle supporte également l'un des trafics maritimes les plus dense dans le monde. En outre, la mer Baltique s'est avérée être un lien intermodal important entre de diverses chaînes logistiques et, avant tout, un lien vers la Russie. La désintégration du système soviétique a engendré de profondes mutations dans les domaines maritimes et portuaires. Pendant les récentes décennies, il y a eu une augmentation significative du trafic maritime, spécifiquement du trafic conteneurisé, dans le monde entier alors qu'en mer Baltique une situation géopolitique particulière a retardé cette croissance. Ce schéma communément admis qui porte sur l'ensemble de la mer Baltique semble encore plus s'être appliqué à sa façade orientale, dont la mise en relation était en partie limitée au bloc communiste. Cette façade maritime est un espace géographique d'intenses relations qui inclut : l'espace littoral lui-même comportant de grands organismes urbains et portuaires ; l'avant-pays (foreland) maritime des synapses portuaires ; leur arrière-pays (hinterland) continental. Cet espace est avant tout fonctionnel et ne peut se réduire à des limites arbitrairement ou traditionnellement fixées. Les ports jouent un rôle clef dans cette interface entre la terre et la mer et constituent des points nodaux incontournables des échanges internationaux et domestiques. Leurs infrastructures ont dû s'adapter, au fil du temps, aux évolutions économiques et technologiques, ici de manière peut-être plus brutale qu'ailleurs. Leurs performances dépendent de la qualité et de l'étendue de leurs avant-pays et arrière-pays. Depuis l'indépendance des Etats baltes, ces ports sont sujets à des modifications et des mutations de tous ordres qui leur font rattraper leur retard vis-à-vis des autres acteurs maritimes et portuaires baltiques. La fin du XXième siècle a donc vu, dans le secteur baltique, le trafic non seulement augmenter, mais également changer rapidement de nature ou d'organisation alors que les structures maritimes et portuaires évoluaient et que, par voie de conséquence, la géographie portuaire balte s'en trouvait modifiée.

2.1. UNE RANGEE PORTUAIRE EN RECOMPOSITION

Avec plus de 500 ports ou terminaux sur ses côtes, la Baltique. A connu un trafic d'environ 700 millions de tonnes en 1998. Au sein de cet ensemble, approximativement 60 ports ont un trafic annuel d'un million de tonnes ou plus. Ces derniers, représentent 90 % de tout le trafic régional. En fait, le trafic est dominé par quelques ports ayant chacun un trafic de plus de 14 millions de tonnes (Cf. figure 18).

La fin de l'Union soviétique a changé la face du trafic maritime en mer Baltique. Elle constitue, encore plus aujourd'hui qu'au temps de la guerre froide, une route maritime d'importance pour l'exportation et l'importation, soit à l'intérieur de la région baltique, soit en dehors de cette région, par les détroits danois ou par l'intermédiaire du réseau intérieur russe de canaux (système des 5 mers). Dans ce contexte, la façade orientale est certainement celle qui a connu les bouleversements les plus nombreux et rapides au cours des dernières années. Bien qu'elle ne compte qu'un nombre réduit de ports, et même s'il est difficile de quantifier sa place dans l'ensemble du trafic maritime baltique, son rôle ne cesse de croître au fil des années. Son intégration, ou plutôt sa réintégration, dans le système maritime mondial, a non seulement modifié les équilibres régionaux, mais elle a aussi engendré des modifications structurelles et organisationnelles.

Figure 18 : Les principaux ports de la Baltique en 1996, leur trafic dominant et la situation en 2002.



2.1.1. Un trafic croissant aux caractères nouveaux

Parler de recomposition pour la rive orientale de la Baltique peut paraître banal tant les années 1990, pas seulement le début de cette décennie d'ailleurs, ont été celles de tous les changements pour l'ensemble des acteurs du transport maritime. En 2000, la rangée portuaire ici étudiée comptait 38 ports ou terminaux dominés par 9 d'entre eux (Cf. Annexe 5) :

- Si Helsinki capte peu de transit russe, les ports de Kotka et Hamina sont, quant à eux, les principaux ports finlandais concernés par ce type de trafic en raison de leur proximité avec la Russie.
- Les Estoniens possèdent un port principal, celui de Tallin-Muuga. Le port de Tallin stricto sensu est essentiellement dévoué au transport de passagers et aux navires de croisière, et sa capacité reste modeste. De ce fait, le port de Muuga a été créé à proximité peu avant l'indépendance estonienne. Sa capacité s'élève à 42 millions de tonnes. En raison de cette capacité, de sa situation à proximité de Saint-Pétersbourg et de sa modernité, il a vocation à traiter du transit russe, d'autant plus que l'Estonie délivre d'importants crédits pour la reconstruction de ses ports.
- La Lettonie possède deux ports importants, Riga et Ventspils. La capacité actuelle du port de Riga est d'environ 25 millions de tonnes par an. Le port de Riga est complété par l'existence du port de Liepaja, port militaire rouvert aux activités civiles en 1992, qui lui offre une capacité supplémentaire de 10 millions de tonnes. Le principal port letton est Ventspils, spécialisé dans les produits chimiques et les hydrocarbures, avec une capacité de 50 millions de tonnes par an.
- Le port de Klaipeda est l'unique port maritime de Lituanie. De capacité moyenne (30 millions de tonnes), il est cependant l'unique port multifonctions de la région. Ce port possède un atout non négligeable : des principaux ports concernés par le transit russe, c'est le seul qui est libre de glace pendant tout l'hiver.
- La Russie offre en Baltique une situation toute particulière autour de deux ports ou plutôt du port de Kaliningrad livré à lui-même et du complexe portuaire du Golfe de Finlande centré sur Saint-Pétersbourg.

Tous ces ports ont connu des changements d'origine endogène ou exogène qui en font, en 2002, les membres d'une rangée portuaire assez différente de ce qu'elle était au début des années 1990. Ces ports sont devenus les acteurs de ce que certains ont appelés la bataille de la Baltique

[BASCOMBE A., 1997], bataille pour augmenter ses parts de marché dans des flux en expansion.

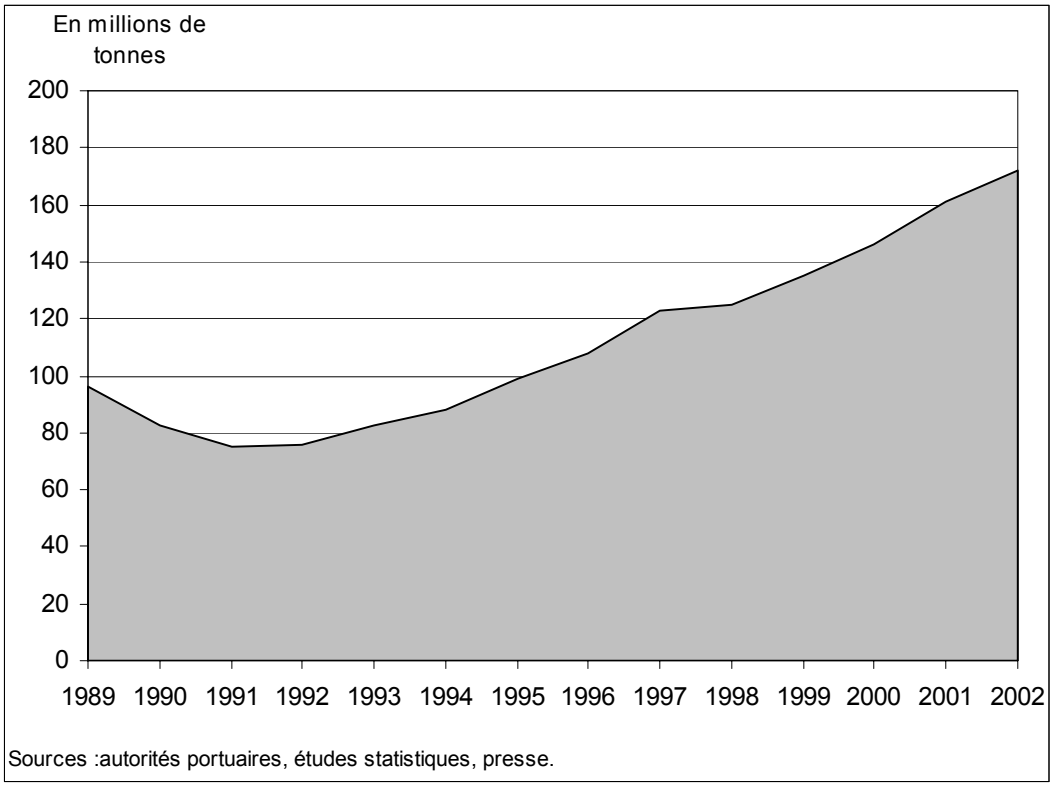
2.1.1.1. Un trafic en augmentation surtout dans le Golfe de Finlande

Passée la période troublée du début des années 1990 et, après une époque de recul, le trafic maritime a connu une évolution croissante dans la région (Cf. figure 19). L'attribution de ce développement des échanges au développement économique régional constitue un raccourci inexact. Le trafic peut parfois augmenter sans développement économique ; les importations se substituent parfois aux productions nationales qui chutent. Ce cas de figure est, en partie, celui qu'a connu la région jusqu'en 1998 et qu'elle connaît encore partiellement aujourd'hui, même si la reprise économique de la zone d'influence de la rangée portuaire constitue désormais le principal support au développement des flux. En effet, quand les économies se renforcent et le commerce augmente, il est important que le système de transport ne soit pas limité par diverses barrières, des goulots d'étranglement ou par des carences institutionnelles.

Une croissance continue en dépit de la crise économique russe

La crise économique russe de 1998 a bien entendu eu des retombées sur le trafic des ports de la rangée, c'est-à-dire un léger et court ralentissement de l'accroissement. Cette situation est visible sur la figure 19 : en 1989, le trafic était de 96,3 millions de tonnes ; le minimum atteint en 1991 était de 75 millions de tonnes. Depuis cette date le trafic n'a cessé de croître pour atteindre 172,2 millions en 2002. Au total, la cargaison de fret dans les ports de le mer Baltique a été témoin d'une élévation persistante en volume qui fait que le trafic a presque été multiplié par 2 au cours de ces années dites de transition.

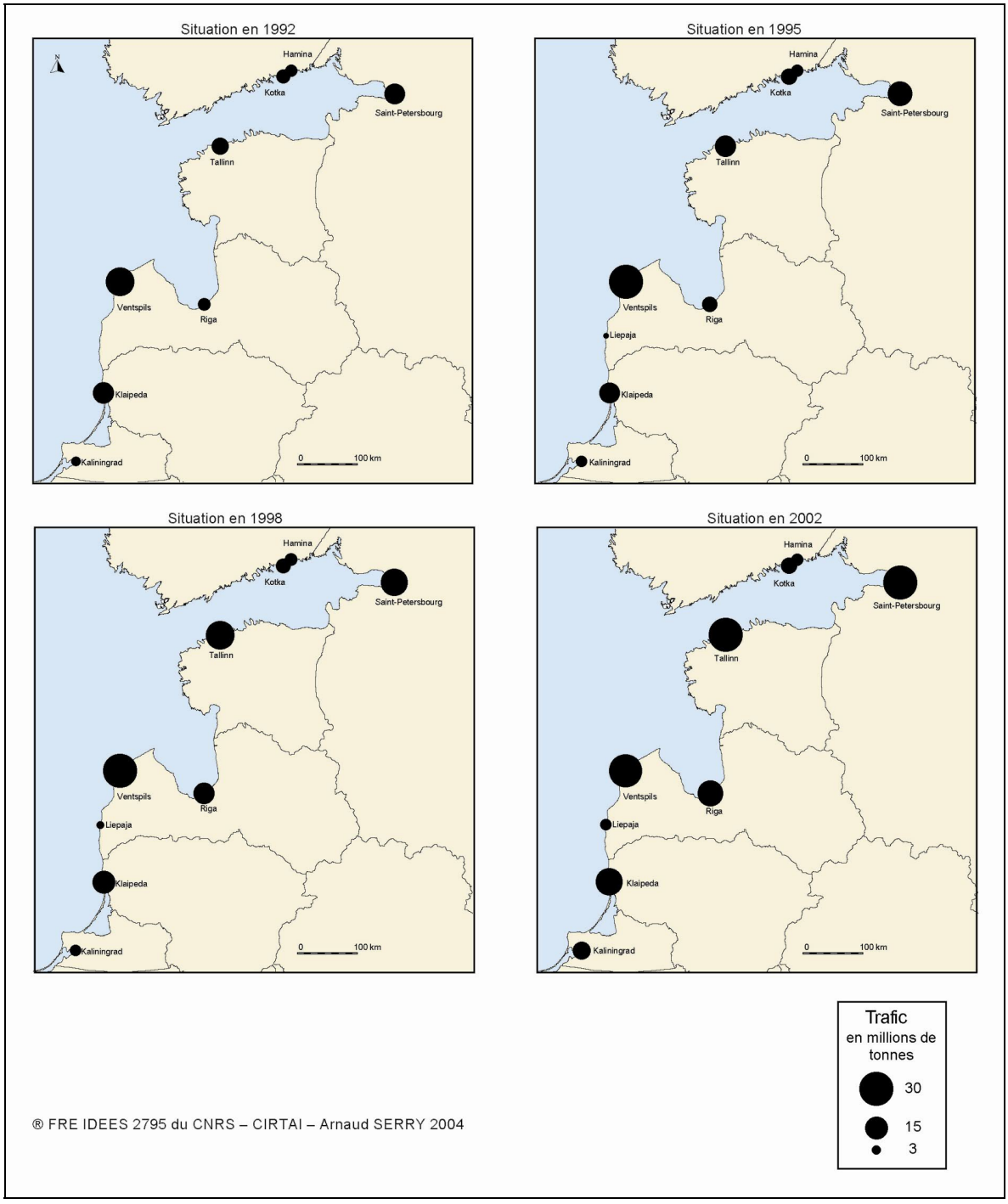
Figure 19 : Evolution générale du tonnage des ports de la Baltique orientale



Il est indispensable de rappeler que le dénominateur commun de tous ces ports est, à la base, la part considérable du fret russe dans leur trafic. Le ralentissement de la croissance du trafic portuaire dans ces ports coïncide donc avec la crise économique russe de 1998 ; s'il fallait une preuve supplémentaire du rôle joué par le transit russe dans cette rangée, nous l'avons sous les yeux. La crise économique russe a eu des effets négatifs sur une grande partie des ports de la mer Baltique, pas seulement d'ailleurs sur ceux de la façade orientale. Ceci ne signifie pas pour autant que l'évolution a été semblable dans tous les ports (Cf. figure 20).

Face à la crise, des singularités ont été observées : ainsi, le port de Hamina a connu une croissance considérable de son trafic conteneurisé entre 1995 et 1998 malgré un léger affaiblissement de celle ci lors de la dernière année ; à l'opposé, le port de Saint-Pétersbourg est celui qui a le plus souffert puisque son trafic de conteneurs a chuté de plus d'un quart en 1998 par rapport à l'année précédente (Cf. Tableau 9). Cette première manifestation de l'évolution différenciée des ports de la rangée permet déjà de se poser la question de savoir si au sein de cette façade il existe une différenciation, voire une hiérarchie portuaire.

Figure 20 : Les ports de la Baltique orientale de 1989 à 2002



Aborder la rangée portuaire dans son ensemble pour en dégager les caractéristiques générales ne doit pas masquer les spécificités locales. Penser que tous les ports de la façade ont connu, au cours des quinze dernières années, des évolutions calquées les unes sur les autre est inenvisageable et, bien entendu, totalement inexact. Certes, le trafic a augmenté dans l'ensemble des ports mais ces derniers ne partaient pas tous sur les mêmes bases et les chemins qu'ils ont

pris sont parfois fort différents. Le tableau suivant montre combien l'évolution des trafics portuaires a été contrastée au cours de cette période. Tous les ports, à l'exception de Kaliningrad, connaissent leur trafic le plus bas en 1991 ou 1992, au cœur de la crise économique ayant suivi la fin de l'URSS (Cf. tableau 7). En raison de la crise économique en Russie, tous ont connu un tassement de la croissance en 1998 ou une légère baisse de leur trafic. Depuis, tous, à l'exception de Ventspils, connaissent une croissance continue et relativement soutenue. La vigueur de la croissance varie fortement entre les ports : Riga et surtout Tallinn et Saint-Pétersbourg ont connu un très fort accroissement de leur trafic alors que les autres ont connu une évolution moins spectaculaire et que le port de Ventspils a même vu son trafic régresser en 2002.

Tableau 7 : Evolution et répartition du trafic en baltique orientale de 1989 à 2002

	Kaliningrad	Klaipeda	Liepaja	Ventspils	Riga	Tallin	Saint-Pétersbourg[17]	Kotka	Hamina
1989	4	15,8	nc	37	7	10	11	6,5	5
1990	4	11,3	nc	31	7	8	10	6,6	5
1991	4	9,9	nc	25	6	9	10	6,1	5
1992	3,2	12,9	nc	22,1	5,4	8,7	12,2	6,4	5
1993	3,8	15,9	0,5	22,4	4,7	12,5	10	7,6	5
1994	2,5	14,5	1,1	27,7	5,9	12	11	8,3	5
1995	4,6	12,7	1,4	29,6	7,4	13	17,1	8	5
1996	5,4	14,8	1,6	35,7	7,5	14,5	16	7,2	5
1997	5,9	16,1	2,3	36,8	11,2	17,1	20,6	7,9	5
1998	4,4	15	2,3	36	13,3	21,4	21,5	7,3	5,3
1999	4,1	15,7	2,3	34,1	12	26,4	28,2	7,4	4,9
2000	4,3	19,3	3	34,4	13,3	29,3	31,3	6,8	4,6
2001	5,8	17,2	3,3	37,9	14,9	32,3	36,9	8,1	4,5
2002	9,5	19,7	4,3	28,7	18,1	37,5	41,3	8,4	4,7

En millions de tonnes

Sources : autorités portuaires, études statistiques, presse, compilées par l'auteur.

[17] A partir de 1995, les résultats des exercices prennent en compte les trafics du port de Lomonossov, ainsi que des terminaux de Bronka et Gorskaïa, constituant ainsi ce qu'on appelle le « Grand port de Saint-Pétersbourg ».

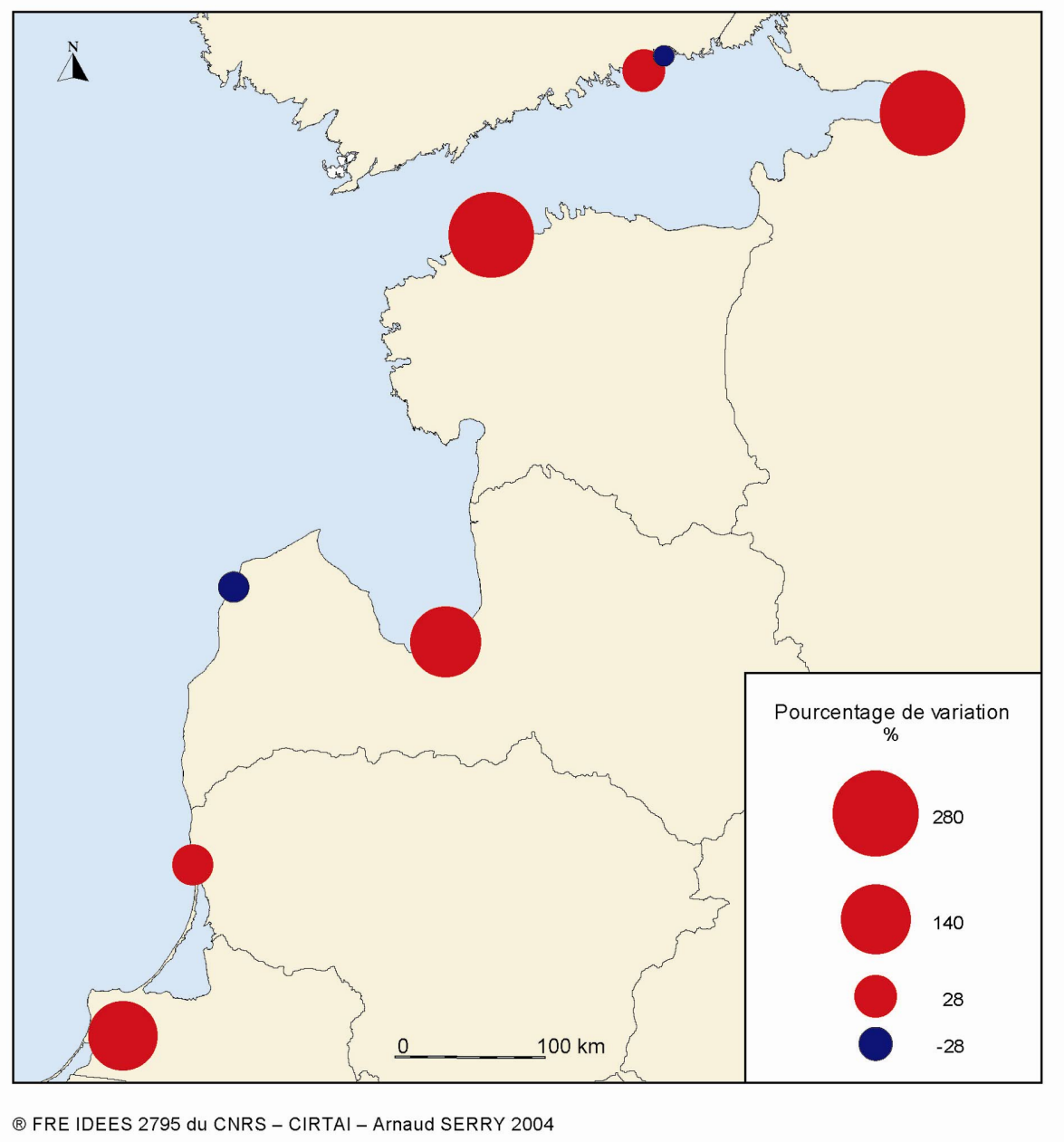
Le dynamisme des ports du Golfe de Finlande

L'évolution différenciée des trafics portuaires se matérialise spatialement de manière plutôt remarquable : la croissance du trafic a principalement profité aux ports du Golfe de Finlande. Cette situation apparaît d'ailleurs très clairement sur la figure 20. C'est, en effet, dans le Golfe de Finlande que sont localisés les deux ports les plus dynamiques de la région ; Tallinn et Saint-Pétersbourg ont vu leurs trafics quasiment multipliés par 4 de 1989 à 2002 (Cf. Figure 21).

Le développement le plus frappant a été la croissance rapide, de l'ordre de 20% entre 1995 et 1999, du transit par l'Estonie. Cette croissance est principalement due à l'augmentation du transport de pétrole en direction de l'ouest de la part de la Russie. Ainsi, les hydrocarbures représentaient 70% du transit via l'Estonie en 1999 contre 32% en 1995. Le succès de l'Estonie dans le développement du transit est basé sur l'amélioration du chemin de fer et de la logistique, l'expansion de terminaux pétrolier à Muuga et sur une étroite coopération avec les pétroliers russes (LUKOIL notamment). Les améliorations dans le maniement des cargaisons, les facilités et l'efficacité du stockage, tout en gardant des coûts bas (Cf. annexe 3), ont permis à l'Estonie d'attirer les flux autrefois finlandais et peut-être même lettons [LAURILA J., 2002].

Rien ne semblait présager d'une telle évolution jusque dans les années 1997 et 1998. En effet, jusqu'à cette époque, les taux de croissance étaient beaucoup plus resserrés. Par ailleurs, le Golfe de Finlande offre les conditions nautiques les moins favorables de la région, ce qui ne semblait pas propice à un tel accroissement du trafic maritime. Il est notamment pris par les glaces une grande partie de l'hiver. La navigation hivernale dans le golfe ne peut donc se faire qu'à l'aide de brise-glaces, ce qui ralentit l'entrée des navires dans le port. Etant donné l'importance du transit russe dans le trafic maritime régional, cette évolution peut tout de même sembler logique : la desserte de la Russie s'effectue par l'intermédiaire des infrastructures portuaires qui sont situées en toute proximité du pays. Le transport n'est cependant pas uniquement une affaire de distance, des considérations structurelles entrent également en jeu.

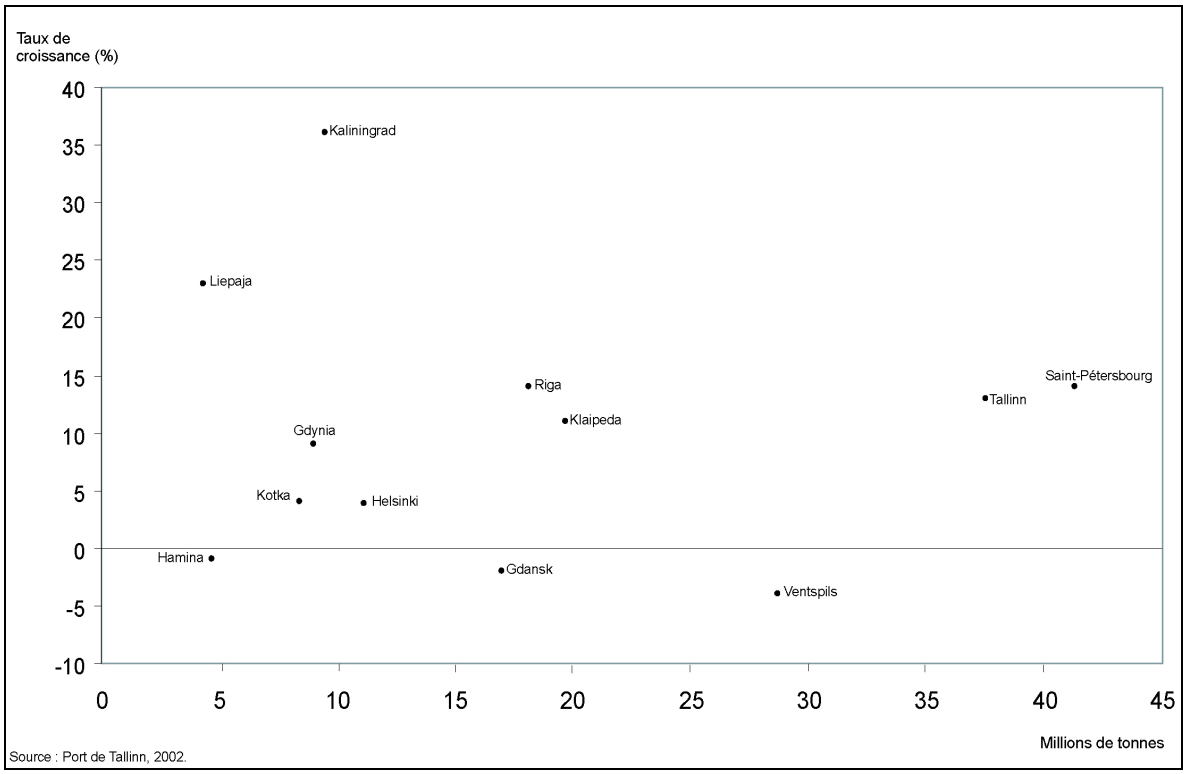
Figure 21 : Evolution relative du trafic portuaire entre 1989 et 2002



Les ports de Tallinn et de Saint-Pétersbourg sont des ports aux trafics relativement diversifiés. Dès lors, se poser la question de savoir si leur développement profite plutôt de leur localisation ou de leur structure est légitime. Notons parallèlement que les ports du sud que sont Klaipeda et Kaliningrad retrouvent, à l'aube du XXIème siècle, un dynamisme qui leur a fait défaut jusque là. Leur croissance est en effet plus prononcée depuis l'an 2000 qu'auparavant (Cf. Figure 22). Le

port de Klaipeda a ainsi connu une croissance de son trafic entre 2000 et 2002 égale à la moyenne régionale de 11% alors que le total des marchandises traitées par le port de Kaliningrad a cru de 36% entre ces deux dates.

Figure 22 : Volume et croissance du trafic par port entre 2000 et 2002[18]



L'organisation du système portuaire balte telle qu'elle existait au sein de l'Union Soviétique a, en moins de deux décennies, déjà connu une profonde évolution dont nous venons de mettre en évidence les principaux aspects quantitatifs. Ces derniers connaissent des spécificités et des manifestations qu'il convient également d'aborder ici.

2.1.1.2. L'évolution de la structure et de l'organisation des flux

L'expression « évolution différenciée », déjà utilisé dans les lignes précédentes pour caractériser à la fois les trajectoires variées de transition économique des pays baltes ou la

[18] Les dirigeants du port de Tallinn semblent considérer les ports de Gdansk et de Helsinki comme de potentiels concurrents puisqu'ils les ajoutent à leurs bases de données et à leurs analyses.

croissance plus importante du trafic dans les ports du Golfe de Finlande que dans les autres, convient encore correctement ici. L'arrière-pays des ports de la rangée est en grande partie constitué par la Fédération de Russie et, dans une moindre mesure, les autres pays de la CEI, les marchés nationaux baltes étant singulièrement trop restreints.

Concurrence et accroissement des capacités portuaires

Les ports s'efforcent depuis prés de vingt ans de capter les flux en provenance ou à destination de la Russie et de la CEI. Force est aujourd'hui de constater que ces flux sont relativement diversifiés. Au début des années 1990, les ports de la région constituaient un ensemble unique en matière de rangée portuaire dont le caractère principal était sans doute la complémentarité. Chaque port avait une fonction précise qu'il assumait concomitamment aux autres sans empiéter sur leurs prérogatives. La situation est désormais bien différente ; la complémentarité a fait place à une concurrence férue qui est l'un des facteurs permettant d'expliquer les disparités à la fois quantitatives et qualitatives de la croissance des échanges dans la région. La surcapacité témoigne de la concurrence (Cf. Tableau 8). C'est en effet la volonté de chaque port de capter une part plus importante du trafic qui est à l'origine des extensions portuaires et de la mise en œuvre de nouveaux terminaux.

Tableau 8 : Capacité et trafic conteneurisé en 2002

	Capacité (en EVP)	Trafic 2002 (en EVP)	Capacité inutilisée
Saint-Pétersbourg	700000	580639	17,05%
Riga	250000	127459	49,02%
Klaipeda	200000	71589	64,21%
Hamina	400000	89958	77,51%
Kotka	500000	201004	59,80%
Tallinn	120000	87912	26,74%
Total	2170000	1158561	46,61%

Sources : Autorités portuaires compilées par l'auteur.

Les nouvelles capacités de manutention créées dans la région présentent le risque d'engendrer une trop grande surcapacité. Par exemple, la capacité estimée du port de Klaipeda est d'environ

30 millions de tonnes par an alors que sont trafic n'a jamais dépassé les 20 millions. Klaipeda n'est pas le seul port présentant une très nette surcapacité, preuve que la concurrence est rude entre tous ces ports. Signalons d'autre part que cette concurrence a également eu pour conséquences de réduire les coûts de manutention et d'augmenter la qualité et la sécurité des services.

L'essor rapide des flux de conteneurs

L'exemple du trafic conteneurisé est assez représentatif de l'évolution qu'a connue la façade orientale de la Baltique depuis le début des années 1990. Au sein de l'Union Soviétique, un seul port sur la Baltique était destiné à manutentionner des conteneurs, celui de Riga (Cf. Tableau 9). Encore, en 1995, certains[19] n'avaient pas assimilé les modifications intervenues dans la région et pensaient que l'évolution de la conteneurisation dans cette région était à la traîne comparée à celle du reste du monde même avant le déclin le plus récent, s'appuyant sur des chiffres montrant que la croissance du trafic conteneurisé avait été moindre dans la région que dans le reste du monde, entre 1985 et 1993 (76% par rapport à 143), c'est-à-dire au cours de la période la plus instable. C'était oublier que l'ouverture des économies baltes et russes a engendré un accroissement des échanges qui ont pour partie pris la forme de flux conteneurisés. Les flux de marchandises hors vrac restent largement traités sous forme conventionnelle en raison de la densité et de la compétitivité des services de transport roulier. Cependant il existe déjà un important potentiel de développement du trafic de conteneurs, d'autant plus que l'économie russe est en voie de normalisation et de restructuration (économie agricole, potentiel industriel et matières premières). En 1995, le trafic conteneurisé connaissait déjà un fort accroissement dans la région comme le prouve le tableau 9. Dès lors, tous les ports régionaux ont investi dans des infrastructures afin de capter ce type de trafic. Ces flux de conteneurs sont en grande majorité des flux à l'import ; les ports de la Baltique orientale continuent à approvisionner la Russie en produits manufacturés d'autant plus que la production nationale a diminué. Les exemples de construction de terminaux pour conteneurs ne manquent d'ailleurs pas. L'un de ces projets, la construction d'un terminal exclusivement consacré au trafic conteneurisé dans le port lituanien de Klaipeda, a vu le jour en en novembre 1998. La première tranche de ce terminal s'articule autour

[19] D'après le Journal de la marine marchande, « Ex-URSS et Europe de l'est, commerce et transport maritime perspectives contrastées , opportunités », mai 1995.

d'un quai de 450 mètres de long et d'un territoire de 21 hectares dont 6 sont réservés au stockage. Sa capacité initiale de 60 000 EVP[20] par an (70 % de ce trafic sera réexpédié par le rail) est même appelée à être doublée rapidement.

Tableau 9 : Evolution du trafic conteneurisé en Baltique de 1989 à 2002 (en EVP)

	1989	1991	1995	1998	2002
St-Pétersbourg	106576	60914	147416	236450	580639
Kotka	46101	44709	130862	169700	201004
Hamina			27245	93500	89958
Tallinn			39408	54590	87912
Riga	20000	10000	119612	132510	127459
Klaipeda		4000	29996	36740	71589
Liepaja			1457	5131	2798
Kaliningrad				16235	27871
Total	172677	119623	495996	744856	1189230

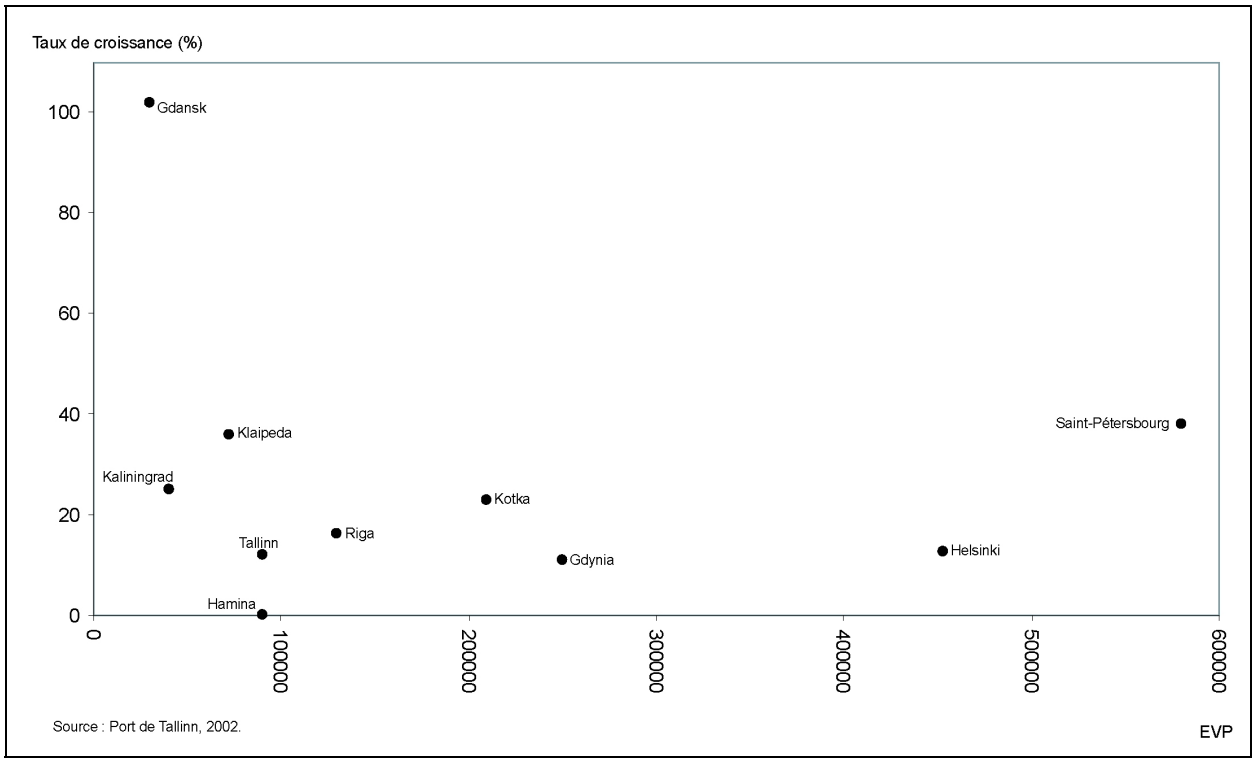
Sources : Containerisation International (1997), Autorités portuaires, Shipping Statistics Yearbook 1998/2003.

La répartition du trafic conteneurisé entre les ports de la région a été considérablement remaniée au cours des dernières années. Alors que, jusqu'en 1998 les conteneurs empruntaient moins les ports russes que finlandais ou baltes, les années 2000 voient ce trafic se réorienter sur ceux-ci. A peine plus d'un conteneur sur quatre était manutentionné au port de Saint-Pétersbourg, considéré alors comme encombré, ou de Kaliningrad souffrant d'un manque de portiques. Aujourd'hui, c'est plus de la moitié de ces conteneurs qui sont traités dans les ports russes, essentiellement dans celui de Saint-Pétersbourg. Dans ce cadre, les ports qui perdent la plus importante part de marché sont ceux qui semblaient être les plus aptes à attirer des conteneurs, en l'occurrence Kotka et Riga : Kota représente désormais 16% du trafic contre 22% en 1998 et 36% en 1991 alors que Riga compte aujourd'hui pour un peu plus de 10% ce qui est bien peu face à ses 24% de 1995. Le port de Riga a pu profiter de sa spécialisation initiale, n'étant dans un premier temps concurrencé que par le port de Kotka, pour rester le leader régional. Cependant, les efforts des

[20] Equivalent Vingt Pieds, taille standard d'un conteneur et unité de mesure, en anglais TEU Twenty Equivalent Unit.

autres ports ont vite porté leurs fruits. Bien que la croissance générale du trafic ait permis à tous les ports de prendre une part du gâteau, la hiérarchie portuaire s'est donc trouvée bouleversée surtout après 1998 : Saint-Pétersbourg est aujourd'hui devenu le port traitant le plus de conteneurs par an, au détriment de Riga désormais talonné de prés par Tallinn. Il est à noter que, dans le cadre de la conteneurisation, nous pouvons également constater une concentration du trafic dans le Golfe de Finlande. Même si, après des débuts difficiles, le port de Klaipeda commence à capter un trafic plus considérable (Cf. figure 23). Rappelons aussi que le trafic conteneurisé du port de Ventspils reste anecdotique et que sa spécialisation dans les hydrocarbures et produits chimiques persiste. Pendant que le volume de conteneurs manutentionnés augmente, la tendance est également à la prise de participation d'un nombre de plus en plus grand de ports dans ce type de trafic.

Figure 23 : Volume et croissance du trafic conteneurisé par port entre 2000 et 2002



Même s'il ne compte que pour à peine 7 % du volume des échanges dans les ports de la Baltique orientale, le trafic conteneurisé est révélateur de la restructuration du trafic maritime qu'a connu la région au cours des dernières années, en raison de son accroissement et de l'intérêt que lui

portent tous les ports. La part de la conteneurisation en valeur ou en valeur ajoutée est nettement supérieure à celle qu'elle occupe en volume. La modeste part du trafic conteneurisé dans le trafic portuaire régional connaît plusieurs explications : d'une part, la concurrence des autres modes de transport, surtout la route, est rude ; d'autre part d'autres trafics, parmi lesquels l'ensemble des vracs à l'exportation, occupent une place dominante. L'absence de chiffres ne permet malheureusement pas d'étudier cet aspect. Il existe certes diverses méthodes de mise en avant de la valorisation économique des trafics portuaires dont les plus utilisées sont celles de pondération[21] qui peuvent constituer un autre point d'entrée dans l'étude des ports de la rangée.

Structure et répartition du trafic balte

Parmi les autres trafics important en Baltique, avec ses 48,7 % de part de marché, le vrac liquide constitue un cas à part que nous étudierons ultérieurement (CF. Tableau 10). Les vracs secs comptaient, en 2002, pour 26,33% du trafic total : il s'agit traditionnellement de matières premières russes (métaux, bois) et d'engrais à l'exportation. Le trafic de vrac sec est certainement celui qui a connu le moins d'augmentation depuis 1990, ce qui peut amener à la conclusion que les volumes et les arrières pays desservis sont relativement stables. La structure des trafics des ports baltes est révélatrice du déséquilibre du commerce extérieur russe dont les importations sont pour l'essentiel constituées de produits finis ou semi-finis et les exportations sont avant tout des matières premières. Les autorités portuaires ont, dans un premier temps, cherché à affiner la spécialisation sur les créneaux existants, pour l'essentiel vraquiers, en modernisant les installations de l'époque soviétique. Elles ont ensuite cherché à diversifier leurs activités autour de nouveaux créneaux comme les produits pétroliers, ce qui a été le cas de Tallinn, ou le trafic conteneurisé (Klaipeda, Saint-Pétersbourg par exemple). On assiste également dans l'ensemble des ports au développement du trafic roll on - roll off, qui atteint aujourd'hui 5% de part de marché, ce qui correspond en fait à l'évolution des besoins du marché. Il va sans dire que ce mouvement, qu'il s'agisse d'adaptation, de spécialisation ou de diversification, nécessite d'importants investissements.

[21] Pondération à la « brémoise » (rapport 1/6 pour les vracs liquides, 1/3 pour les vracs solides, et 1 pour les marchandises diverses) ou à « l'anversoise » (rapport 1/12 pour les vracs liquides, 1/6 pour les vracs solides, et 1 pour les marchandises diverses).

Tableau 10 : Volume et structure du trafic des ports de la baltique orientale en 2002 (en milliers de tonnes)

	Vrac sec	Céréales	Vrac liquide	Marchandises diverses conventionnelles	Conteneurs	Ro-ro	TOTAL
Kotka	1956,14	0	847,51	4108,72	2334	0	8398,86
Hamina	141,77	0	1605,12	2323,55	690,18	125,13	4760,62
Kaliningrad	1820,2	74,6	4957	1423,9	221,4	37,5	8534,6
Klaipeda	5189	519	7981	2772	731	2556	19748
Liepaja	428,3	370,9	887,6	1942,5	34	654,9	4318,2
Ventspils	7605,5	0	20538,8	515,4	0	44	28703,7
Riga	6395,3	294	5357,3	4420,8	1281,1	359,8	18108,3
Tallinn	5877	0	24301,1	1542,1	947,8	4857,8	37525,8
Saint- Pétersbourg	15711,5	947	10611,3	7271,8	6767,6	0	41309,2
Primorsk			12500				12500
TOTAL	45124,71	2205,5	89586,73	26320,77	13007,08	8635,13	183907,28
Part des marchandises dans le trafic total	24,54%	1,20%	48,71%	14,31%	7,07%	4,70%	100,00%

Sources : [BERNACKI Dariusz., 2004], Autorités portuaires, Finish Port Association.

La part et la dynamique des différents types de marchandises dans les trafics des ports de la Baltique peuvent être synthétisés comme suit :

- Le vrac liquide est l'élément central du trafic régional et sa croissance est la plus importante de tous les types de trafic (Cf. figure 23).
- Comptant pour environ 50 millions de tonnes en 2002, les vrac secs sont la seconde composante des volumes transbordés dans la région et constituent des flux à l'exportation.
- Les marchandises diverses, pour l'essentiel à l'importation, conteneurisées ou non, constituent le troisième type de trafic de la rangée et sont sujettes à un fort dynamisme.
- La relative importance trafic roulier est une spécifié régionale.

A l'époque soviétique, le littoral oriental de la mer Baltique était organisé selon un schéma simple : les ports étaient tous dédiés à une fonction principale, voire unique, l'exportation (notamment car le pays ne pouvait plus acheter). Seuls les ports du nord (Tallinn et Saint-Pétersbourg) recevaient des céréales et Riga des conteneurs. Au cours des années 1990, ces ports ont dû redéfinir leurs fonctions. Il n'était pas question pour les ports de Tallinn et Saint-Pétersbourg de continuer à importer des céréales, ce type de marchandises n'assurant qu'une très faible valeur ajoutée. En 1992, le port de Saint-Pétersbourg effectuait plus de 80% de son trafic à l'importation or, en 1998, 86,6% du trafic a été réalisé à l'exportation. Ce renversement du trafic est d'autant plus notable qu'il ne concerne que les ports de Tallinn et de Saint-Pétersbourg, les seuls à avoir été auparavant majoritairement dédiés aux importations. Il peut s'expliquer par un phénomène précédemment évoqué, l'accroissement des exportations pétrolières russes. Ainsi, observe-t-on, dans le cas de ces ports, une corrélation entre la forte hausse du trafic de la seconde moitié de la décennie 1990 (Cf. figure 21) et le renversement de leur balance commerciale [KUNTH A., 2000]. Parallèlement, la structure du trafic de transit russe à travers la Finlande change complètement. Dans le passé, les exportations de pétrole dominaient ; actuellement le flux dominant est celui des importations russes de produits de consommation, d'automobiles, en liaison avec le transport conteneurisé [MARCADON J., 1998].

Approche de la spécialisation portuaire

Pour compléter l'analyse, il est intéressant d'aborder la spécialisation portuaire. Si celle-ci est connue pour certains ports, il est possible de l'appréhender de manière plus mathématique

grâce à l'indice de diversification (DI) des trafics portuaires, calculé conformément à la formule suivante en utilisant les données du tableau 10 [BERNACKI D, 2004].

$$DI = \frac{\sum_{i=1}^{6} P_{ij}^2}{\left[\sum_{i=1}^{6} P_{ij}\right]^2}$$

Avec *Pij* le volume du trafic dans le port „j" de catégorie „i"

Lorsqu'on s'intéresse aux 6 catégories de trafic ci-dessus, le résultat peut varier de 1 (ce qui veut dire que le port connaît un seul type de trafic) à 0,17 (c'est-à-dire une diversification « parfaite » du trafic) (Cf. Tableau 11).

Tableau 11 : Indice de diversification portuaire

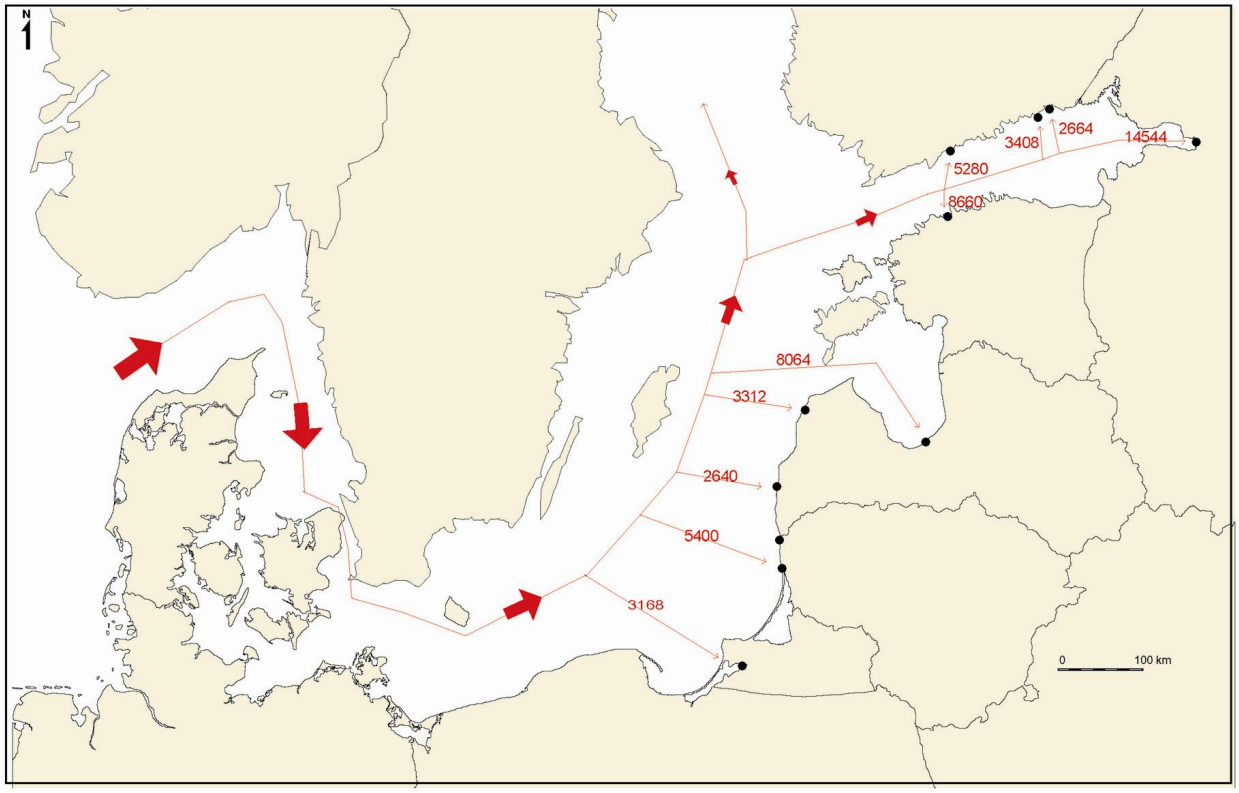
	DI en 1999	DI en 2002
Kotka	nc	0,38
Hamina	nc	0,37
Kaliningrad	0.39	0,41
Klaipeda	0.35	0,27
Liepaja	0.60	0,28
Ventspils	0.50	0,58
Riga	0.55	0,28
Tallinn	0.29	0,46
St-Pétersbourg	0.29	0,27

Sources : [BERNACKI D., 2004], Autorités portuaires, Finnish Port Association.

Nous observons grâce à cet indice une nette différence entre les ports hautement spécialisés, surtout celui de Ventspils (indice supérieur à 0,56) et, dans une moindre mesure Tallinn, et des ports ayant une diversification conséquente ce qui est le cas de Klaipeda, Saint-Pétersbourg (indice inférieur à 0,28) puis Riga et Liepaja. C'est le port le plus spécialisé qui connaît aujourd'hui le plus de difficultés. Le cas de Tallinn est quelque peu particulier car l'importante spécialisation provient de la part du trafic ferry. Ainsi, la répartition du volume des flux liée à sa diversification démontre que les ports ayant une diversification très poussée sont beaucoup plus compétitifs que les ports très spécialisés, même si ces derniers avaient une part de marché

significative, ils sont en train de perdre de leur importance. Les éléments explicatifs de cette évolution sont difficiles à déterminer et rejoignent d'ailleurs un débat plus vaste : quels sont les ports les plus compétitifs, les ports spécialisés ou les ports diversifiés ? Sur la façade orientale de la mer Baltique, nous pouvons de nouveau nous demander si cet essor est plutôt fonction de la diversification de ces ports ou de caractéristiques spatiales.

Figure 24 : Les mouvements de navires en Baltique en 1998



Source : Statistical analyses of the baltic maritime traffic, 2002.

® FRE IDEES 2795 du CNRS – CIRTAI – Arnaud SERRY 2004

Ces diverses formes de spécialisation portuaire se répercutent dans le types de navires et dans le nombre de navires qui fréquentent les infrastructures portuaires. La figure 24 met du reste en

avant cette situation. Le port de Ventspils, dont nous venons de mettre en avant la spécialisation dans les hydrocarbures, accueille à quelques unités prés le même nombre de navires dans l'année que le port de Kaliningrad dont le trafic est huit fois inférieur. Son trafic annuel est nettement supérieur à celui du port de Kaliningrad car les navires qu'il accueille sont des navires de plus fort tonnage, en l'occurrence des pétroliers dans leur majorité.

Les ports de la façade orientale de la mer Baltique sont des concurrents qui ont des priorités communes, parmi lesquelles les principales sont de capter du trafic conteneurisé et d'exporter des hydrocarbures russes. Le trafic total des ports de la façade va croissant depuis 1992. Les ports baltes ont donc à gérer les deux types d'organisation du transport maritime qui existent : le tramping pour les hydrocarbures et autres vrac et le transport selon le système de lignes régulières qui régit le transport maritime conteneurisé. Paradoxalement, ce sont les deux ports du Golfe de Finlande qui semblent s'être le plus rapidement adaptés aux nouvelles conditions du transport maritime. Si le développement du port de Tallinn va de paire avec ce que nous avons coutume d'appeler le miracle économique estonien, la santé retrouvée du port de Saint-pétersbourg a étonné nombre d'observateurs tant les obstacles à son redressement étaient nombreux. Face à ces deux ports, la Finlande souffre quelque peu de la redirection de certains flux russes, tout comme le port de Ventspils, alors que les ports du sud de la rangée profitent de nouveau pleinement de la croissance économique de la région et de leur arrière-pays.

2.1.2. Une intégration de plus en plus poussée dans le système maritime mondial

L'espace baltique a repris une importance européenne, voire mondiale. Espace de captage des flux, le complexe territorial constitué par les Etats baltes modifie en cette période de transition à la fois les structures précédemment tournées vers les intérêts soviétiques et leur niveau de compétition dans une économie désormais ouverte au monde. Les ports, désormais régis par de nouveaux statuts, ont mis en place une nouvelle organisation, nouvelle organisation que de nouveaux acteurs viennent renforcer en liant de plus en plus la façade orientale de la Baltique au reste de l'économie portuaire et maritime mondiale.

2.1.2.1. Nouveaux acteurs portuaires et part croissante des acteurs privés

Au cours de la décennie 1990, la totalité des ports du littoral oriental de la Baltique ont dû redéfinir leurs fonctions et leur fonctionnement. La gestion centralisée et planifiée a peu à peu laissé la place à des ports qui deviennent des entités économiques à part entière et qui voient désormais cohabiter deux types d'acteurs : les uns publics et les autres privés. L'attraction de ces ports n'est plus seulement liée à leurs qualités d'accessibilité, désormais s'y ajoute l'efficacité portuaire. Ces ports cherchent donc à devenir des centres intermodaux compétitifs grâce à des installations performantes et à des réorganisations endogènes.

D'indispensables réformes administratives et juridiques

En Russie, le statut juridique du port de Saint-Pétersbourg a été modifié, parallèlement aux réformes économiques et juridiques en Russie. Les infrastructures sont gérées par une autorité publique, l'Autorité Maritime Portuaire (AMP), créée en 1994, qui dépend du ministère des transports, mais le port est devenu une compagnie par actions, Port maritime de Saint-Pétersbourg (PMSP), créée en 1992. En théorie, cette compagnie loue les aires de stockage et rénove les terminaux, étant dotée par l'Etat d'une concession à perpétuité. Ces prérogatives devraient être assumées par l'AMP mais celle-ci, dépourvue de moyens financiers, reste impuissante [KUNTH A., 2000]. Dans les faits, la répartition des compétences entre l'autorité publique et la compagnie, ou les entreprises privées qui gèrent des terminaux, reste assez vague, ce qui a pendant quelque temps ralenti le développement du port. L'apparition du « Grand port de Saint-Pétersbourg », qui réunit Bronka, Gorskaïa, Lomonossov et Saint-Pétersbourg, même si elle dénote la part croissante des autres compagnies maritimes, ne renforce pas la lisibilité.
La situation dans l'autre port russe de la région est toute aussi floue. En Mars 1994, l'autorité portuaire de Kaliningrad, un organisme d'état, a été créée avec 2 branches situées à Baltiysk et Svetly, avec la responsabilité du territoire, des eaux du port et du canal maritime de Kaliningrad qui sont restés en tant que propriété fédérale. Aujourd'hui, l'autorité portuaire du port de Kaliningrad contrôle plus de 5 km de quais dans le port, mais ces derniers sont actuellement loués par le Port Commercial Maritime de Kaliningrad et par le port fluvial. En ce qui concerne les manutentionnaires, il s'agit essentiellement aujourd'hui d'entreprises privées comme le montre l'exemple suivant. Au début des années 1990, la coopérative de travailleurs « Sea

Commercial Port of Kaliningrad » (le port commercial maritime de Kaliningrad) a obtenu le droit de louer le port. Puis, transformée en société par actions, détenue majoritairement par ses travailleurs, elle devient l'unique port privatisé de Russie sans que l'Etat n'en détienne aucune part. D'autres entreprises privées ont depuis racheté les parts des travailleurs. Elles sont aujourd'hui majoritaires au sein de la « Sea Commercial Port of Kaliningrad » qui gère l'essentiel des équipements et des infrastructures du port depuis 1998 et pour 20 ans. Parallèlement, le port fluvial de Kaliningrad a été privatisé, mais l'Etat en contrôle encore 25% et d'autres compagnies privées opèrent sur le territoire portuaire.

La loi sur les ports promulguée par la république de Lettonie en 1994 (amendée plusieurs fois depuis) régule l'activité portuaire dans le pays [The Parliament of the Republic of Latvia, 1994]. Elle prévoit que les ports sont gérés par une administration portuaire qui inclut des représentants des gouvernements locaux et des institutions d'état. Le territoire portuaire est propriété de l'état qui, par l'intermédiaire de l'administration portuaire, coordonne son développement. Ce conseil portuaire loue les terminaux aux compagnies par l'intermédiaire de baux à long terme (plus de 30 ans). Afin d'en accroître les possibilités de développement et d'attirer les investissements, surtout étrangers, les ports lettons ont obtenus le statut de « port libre », c'est-à-dire un statut qui octroie aux entreprises des réductions fiscales et douanières. Cette mesure, dans un premier temps appliquée à Riga, a été étendue aux ports de Ventspils et Liepaja.

En Estonie, a été créée en 1991 l'entreprise d'Etat « Port de Tallinn », dont la structure bicéphale répond en quelque sorte à la bifonctionnalité du port. D'un côté un conseil d'administration regroupant des représentants du gouvernement, du parlement, des municipalités et présidé par le ministre des transports définit la stratégie générale des ports estoniens. De l'autre côté, un conseil de direction formé des directeurs des quatre ports principaux est en charge de la gestion opérationnelle [HYZY V., 1998]. Le port, société de droit privé à capitaux publics, est responsable des infrastructures et de la coordination des opérations portuaires, alors que le développement des superstructures et les opérations portuaires sont confiés à des compagnies privées. Même si l'entreprise d'état gère encore une partie de l'activité portuaire, l'objectif est de se dégager totalement des activités de service. Ainsi, les Estoniens vont plus loin que leurs voisins baltes puisque les infrastructures sont sujettes à privatisation.

En Lituanie, l'autorité d'état du port de Klaipeda, créée en 1993, fonctionne sous la tutelle directe du ministère des transports et assure l'essentiel des services portuaires, bien qu'elle soit appelée à

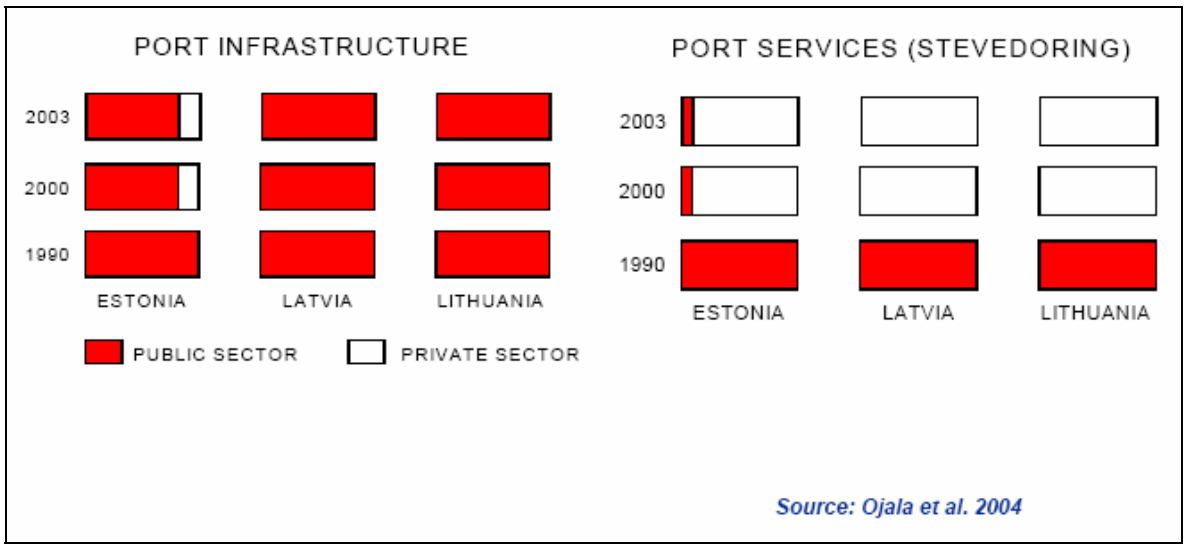
s'en désengager, dans le même esprit que son homologue estonienne. Une loi portuaire a été votée en 1996 afin de clarifier les dispositifs existants depuis 1991, et qui spécifie clairement que le territoire terrestre et maritime, les quais, les canaux et autre infrastructures appartiennent à l'Etat et ne peuvent pas être privatisés, mais les superstructures peuvent être privatisées.
Les cas de Kotka et Hamina sont un peu différents puisqu'ils ont connu moins de bouleversements au cours des dernières années. Cependant celui de Kotka présente la particularité d'être le seul port finlandais à fonctionner comme une entreprise privée depuis janvier 1999, alors que Hamina est un port municipal. Le port a son propre budget et dans la pratique, il est géré et agit comme une entreprise commerciale. Il est responsable du développement des infrastructures grâce à ses propres revenus.

L'intervention croissante des intérêts privés

Malgré le poids des technostructures, de réels changements ont été opérés dans les ports russes et baltes. Les entreprises qui s'y sont créées prennent encore parfois la forme d'entreprise publique à vocation commerciale mais l'entreprise privée y occupe une place de plus en plus grande. En effet, privatisations des anciennes compagnies de manutention portuaire et apparition de nouvelles sociétés sont autant de facteurs d'accroissement des acteurs privés dans le monde portuaire régional (Cf. Figure 25). Par exemple, Klasco (Klaipeda Steevedoring Company), à l'origine spécialiste des aciers, et dont le capital est détenu par le groupe Achema[22], occupe les 2/3 du domaine portuaire de Klaipeda et intervient dans l'ensemble des secteurs de marchandises. En 1999, Klasco s'est doté d'un terminal à conteneurs. A Riga, Baltic Container Terminal a été privatisé et assure aujourd'hui la manutention sur le port.

[22] Le groupe « Achemos Grupe » comprend plus de 30 entreprises dans divers secteurs d'activité dont essentiellement la chimie, la logistique et l'énergie.

Figure 25 : Acteurs publics et privés dans les ports baltes



La définition d'un modèle juridique spécifique à la rangée portuaire serait erroné mais il se dégage une certaine homogénéité des éléments avancés précédemment. Les ports sont la possession des Etats, hormis le cas finlandais. Les ports municipaux finlandais ne sont d'ailleurs pas les seuls de ce type dans la région puisque dans les Etats Baltes, les petits ports peuvent être la propriété des municipalités ou même, être privé en Estonie [OJALA L., KOSKINEN M.M., 2004]. Les états possèdent les territoires occupés par les ports d'importance nationale. Ceux-ci fonctionnent comme des ports propriétaires, bailleurs, laissant le soin aux opérateurs privés de gérer infrastructures et équipements. La tendance générale est donc à la réduction des missions et des compétences de l'autorité portuaire alors que la participation du secteur privé, national ou étranger, dans les opérations portuaires ne cesse de croître.

2.1.2.2. L'entrée en jeu des investisseurs étrangers

L'ouverture des ports baltes aux capitaux privés est apparue aux autorités un moyen rapide et efficace de moderniser les équipements et d'accroître la compétitivité portuaire pour faire face à la concurrence des autres ports de la rangée. Bien que ce raccourci soit quelque peu schématique, les acteurs privés sont apparus principalement en deux temps : d'abord, la privatisation de certaines compagnies a permis la prise de participation à des capitaux privés

généralement locaux puis, sont arrivés les investisseurs étrangers qui ont soit racheté des parts aux locaux, soit pris part aux privatisation des grandes entreprises souvent intervenues plus tardivement.

Les entrepreneurs ont confiance en l'avenir, et on peut prendre comme exemple une déclaration du directeur d'une entreprise de transport routier lituanien Schenker-BTL qui illustre bien l'état d'esprit régnant dans les Pays Baltes : « 150 millions de Russes, 10 millions de Biélorusses et 48 millions d'Ukrainiens, il n'existe pas de meilleur marché potentiel ». De plus, les investissements russes dans les ports baltes ne cessent d'augmenter. Par exemple, la société pétrolière Lukoïl (la première de Russie) a investi dans la modernisation et l'agrandissement des terminaux pétroliers de Ventspils. De même, Tallinn, qui n'exportait pas de produits pétroliers en 1990, en exportait 2 millions de tonnes en 1994, et 24 millions de tonnes et 2002 (source : Port de Tallinn), car des compagnies pétrolières russes y ont acquis des intérêts. Ces cas de figure permettent de mettre en évidence le fait que si l'adaptation des pays issus de l'URSS à l'économie de marché s'effectue assez lentement, surtout pour la Russie, les compagnies développent des stratégies purement économiques afin de faciliter leurs activités. Les Pays Baltes sont une plate-forme idéale pour le commerce (discret) par des intérêts privés russes [MARCHAND P., 1998].

Le terminal pétrolier de Butinge est de la sorte subordonné à l'entreprise Mazeikiu Nafta détenue en partie par la compagnie russe YUKOS, alors que l'Etat lituanien avait tout fait pour la soustraire aux investisseurs russes, quitte à la « brader » à la société américaine Williams dont la gestion rapidement critiquée a donné lieu à un scandale l'ayant conduit à céder ses parts au pétrolier russe en septembre 2002. Plusieurs opérations de commercialisation, concession ou partenariat avec des opérateurs privés étrangers ont été réalisées. L'anversois NoordNatie (racheté depuis par Port of Singapour Autority Corp. Ltd.) a investi en partenariat avec des sociétés locales à Ventspils dans la construction d'un terminal pour conteneur, dont la première tranche a une capacité de 150 000 EVP. Par ailleurs, le terminal pétrolier est déjà contrôlé par des opérateurs commerciaux. Les armements nouent des partenariats pour densifier leur réseau, et consolider leur activité. Ainsi, Northern Container Line (Lettonie) est le résultat d'un partenariat entre Estonian Shipping Company, le port de Blythe au Royaume-Uni et Van Uden aux Pays-Bas. C'est une ligne dédiée aux trafics de conteneurs de l'entreprise d'ameublement et de décoration IKEA (65 conteneurs de 45 pieds chaque semaine). Notons, d'ailleurs que ceci rejoint l'indispensable adaptation des structures et de l'organisation du transport maritime balte au

développement de la logistique industrielle que nous avons évoqué précédemment. Pour sa part, T&E ESCO Container Lines (Estonie) a bénéficié d'une prise de participation de l'armateur finlandais Samskip. Au delà du partenariat, certains armements sont purement absorbés comme la compagnie LISCO (Lituanie) qui a été achetée par le danois DFDS Tor Line en 2001 [LACOSTE R., MAS S., TERRASSIER N., 2003].
Bien que ceci nous éloigne quelque peu du sujet, puisque l'étude de la flotte n'entre que pas à proprement parler dans nos préoccupations, une des caractéristiques nouvelles de celle-ci renforce le sentiment selon lequel la façade orientale de la Baltique a intégré le fonctionnement de l'activité maritime mondiale, notamment par le jeu des acteurs privés. Aujourd'hui, la Russie contrôle environ 800 navires et les Etats Baltes 300. Plus de la moitié de ces bâtiments sont immatriculés sous des pavillons étrangers afin d'en réduire les coûts d'exploitation.

Nombreux peuvent être les exemples d'investissements étrangers, essentiellement scandinaves ou nord européens, dans l'activité maritime ou portuaire balte. L'imbrication des acteurs de la rangée nord européenne et de la façade orientale de la Baltique est de plus en plus poussée. L'autorité portuaire de Rotterdam a suggéré à des compagnies russes de considérer la possibilité d'investir dans la construction d'un terminal dans le port de Rotterdam ou, du moins, de créer une compagnie mixte à cette fin. Même si cette organisation n'est pas totalement nouvelle puisque des entreprises soviétiques avait crée des sociétés mixtes à Anvers, il s'agit indiscutablement d'un renforcement de la collaboration qui marque clairement l'intégration des acteurs portuaires baltes dans l'organisation maritime mondiale ou dans une organisation plus spécifiquement européenne et l'enjeu qu'est aujourd'hui devenue la mise en relation de la baltique orientale avec l'océan mondial.

2.1.2.3. Une façade maritime secondaire desservie par les ports pivots d'Europe occidentale

Il y a peu de temps encore dans une configuration spécifique vis-à-vis de l'économie maritime mondiale pour des raisons idéologiques, la mer Baltique reste aujourd'hui à l'écart des grandes routes maritimes qui desservent les grands ports mondiaux, les ports pivots dans l'organisation circumterrestre. En Europe, ceux-ci s'organisent autour de la rangée du nord ouest

parfois appelée la Rangée ou le *Range*. Les autres façades maritimes européennes sont, à des degrés différents, considérées comme secondaires.

La mer Baltique, quatrième façade européenne

Avec 340 millions de tonnes transbordées en 1996, la mer Baltique ne représentait que 7,1 % du trafic maritime mondial (Cf. Tableau 12). Ces seuls chiffres, qui illustrent la position relativement modeste de la mer Baltique en tant que support du commerce maritime mondial, concourent à la compréhension du relatif désintérêt des maritimistes à son égard.

Tableau 12 : La mer Baltique dans le transport maritime mondial

	Transport maritime mondial (Mill. t)	Transport maritime en Baltique (Mill. t)	Part du transport maritime baltique (%)
1929	470	59	12,6
1937	490	78	16,0
1960	1 080	110	9,8
1989	3 891	300	7,7
1996	4 758	340	7,1

Source : SIKA, 2001.

Le tableau 13 confirme la part prédominante, à hauteur de 37%, des ports de la rangée nord européenne dans le trafic maritime en Europe. C'est elle qui profite du renforcement de la concentration des trafics portuaires sur des « main ports » de groupage dégroupage avec feedering (Cf. Figure 56) au détriment de la desserte multipolaire. Sur l'ensemble de la période, on observe une assez grande stabilité des parts de marché des rangées de port. La position de la Baltique se renforce légèrement au sein de l'Europe et nous pouvons penser qu'au jour de l'évolution précédemment évoquée ce schéma s'est poursuivi jusqu'à aujourd'hui, même si sa part d'environ 10% du trafic la laisse encore aujourd'hui bien loin des principales façades maritimes (Cf. Tableau 13).

Tableau 13 : Les rangées dans le trafic européen : trafic total 70-95

% total	1970	1975	1980	1985	1990	1995
Baltique	9,6	9,1	9,2	9,8	9,4	10,2
Côte Atlantique	6,0	7,6	7,7	8,7	8,3	8,0
Eu. Nord - Iles	24,5	20,7	19,6	20,8	21,7	22,8
Eu. Nord Cont.	39,0	39,8	39,6	37,3	38,5	36,9
Méditerranée	20,9	22,9	23,9	23,3	22,1	22,1

Source : ISEMAR d'après données JMM

La seule façade orientale de la mer Baltique représente une part encore plus infime du trafic maritime européen (Cf. Annexe 4), et encore plus mondial. La plupart des biens en provenance de l'Amérique, du sud-est asiatique sont transportés par des porte-conteneurs panamax ou postpanamax vers des grands ports européens comme Rotterdam, Anvers ou Hambourg. Dans ces ports, les biens sont chargés sur des navires plus petits et transportés vers les ports de la Baltique ou vice-versa, et, plus loin par rail ou par route vers les pays d'Europe centrale ou de l'est [PAULAUSKAS V., 1999]. Le pré et le post acheminements sont donc effectués par feedering (Cf. Figure 56) entre la Baltique et ces ports pivots situés en mer du Nord.

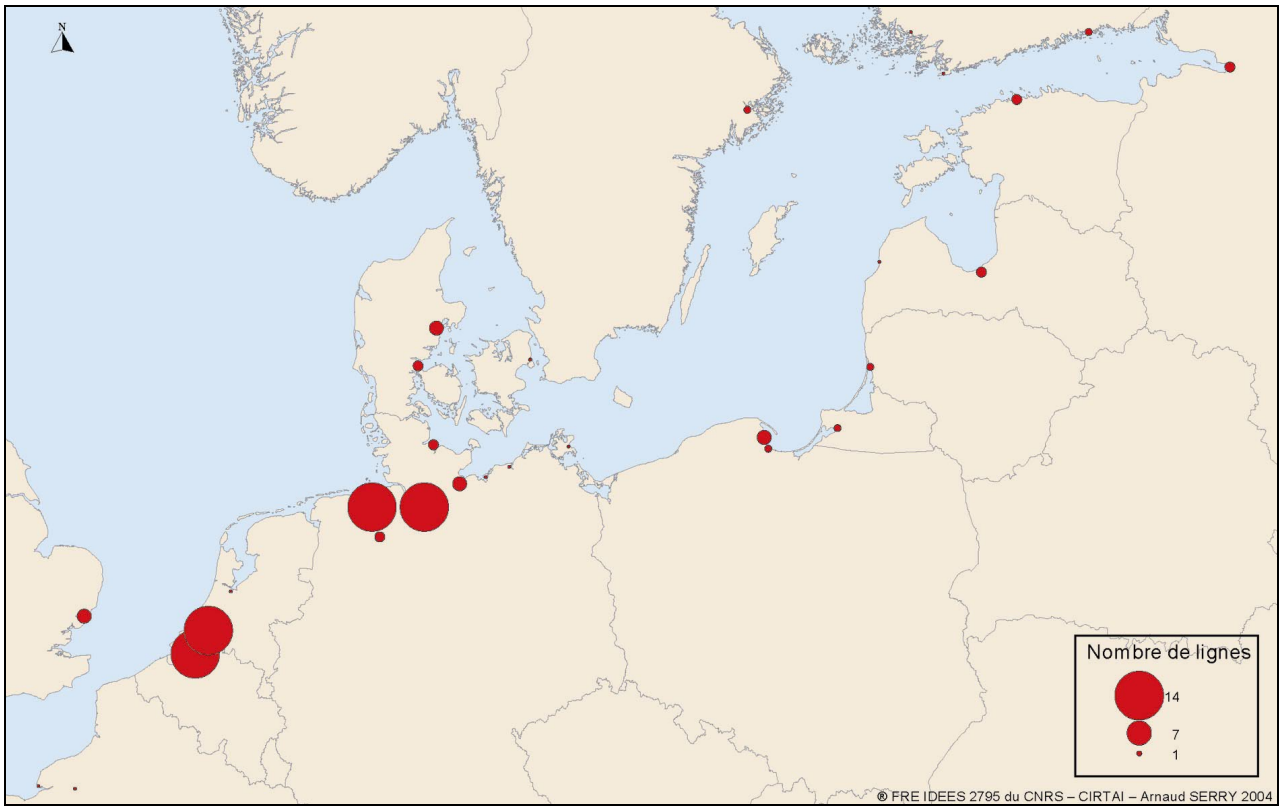
Une rangée feederisée

Les lignes régulières constituent aujourd'hui un excellent moyen de perception de l'avant-pays portuaire. En effet, le transport maritime par lignes régulières se définit comme un mode d'exploitation particulier qui se caractérise par la régularité, la continuité et la fiabilité du service [TERRASSIER N., 1997]. Ce sont cette régularité et cette continuité des mises en relation qui autorise le géographe à donner une importance toute particulière à ces lignes régulières dans l'appréhension des mécanismes maritimes et dans la détermination des avant-pays portuaires. Sur plus de 100 lignes régulières ayant pu être individualisées à l'aide des informations communiquées par les différentes autorités portuaires, reliant les ports de la rangée à d'autres terminaux maritimes en 2002, seulement une quinzaine les mettait en relation avec des ports extérieurs à l'Europe et, au sein même de l'Europe, la majeure partie des connections s'effectuait

avec le nord ouest du continent. Seules quelques liaisons existent avec l'Espagne, l'Italie et la Grèce. Parmi les ports européens desservis, il est possible de dissocier deux principaux types de liaisons (Cf. figure 26) :

- On observe en majorité des lignes entre la façade orientale de la Baltique et les ports de la Rangée nord européenne parmi lesquels quatre principaux, Rotterdam, Hambourg, Bremerhaven et Anvers. Ces lignes sont quasiment toutes des lignes dévouées au trafic conteneurisé.
- Les autres liaisons les plus présentes sont, quant à elles, des relations que nous pouvons qualifier d'intrabaltiques et qui sont essentiellement de type ferry ou ro-ro et concentrés sur l'ouest de la Baltique, sur des ports allemands et danois en l'occurrence. Réunis, la Russie baltique, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne ne représentaient cependant que 22 % du trafic intrarégional en 1998 [SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION, 1999].

Figure 26 : Ports desservis par des lignes régulières avec la Baltique orientale en 2002



Ceci s'explique par le fait que les ports de la Baltique ont très tôt mis en place un réseau de lignes régulières avec les ports de la rangée nord européenne. Cette démarche apparaît logique en raison de deux facteurs majeurs. Le premier est bien entendu lié à la géographie de la Baltique qui, comme nous l'avons vu en première partie, n'autorise pas l'accès à des navires de type over-panamax et qui semble favorable au développement des échanges de côte à côte. L'autre est étroitement lié à l'organisation contemporaine du commerce maritime mondial. Le transport maritime de lignes régulières se concentre sur des grands ports pivots desservis par des lignes intercontinentales, ports qui sont pour l'Europe ceux de la rangée nord européenne (du Havre à Hambourg). Dans ce contexte, des liens se tissent entre les ports baltes et ceux du Range. Les ports de Riga (Lettonie) et du Havre ont signé le 5 octobre 2004 un accord international de coopération, celle-ci pouvant concerner l'échange d'informations réciproques sur les statistiques, les projets d'infrastructure ou les études de marché visant à promouvoir les trafics des deux ports. Cet accord aura également comme domaine d'application la conduite d'études liées au développement de services maritimes de « short sea », la promotion des relations commerciales et d'affaires entre les entreprises des deux communautés portuaires.

La hiérarchisation portuaire née du système de transbordement (feeder) à partir de ports principaux (hubs), combinée aux alliances maritimes tient donc la mer Baltique, et de ce fait sa façade orientale, dans une position que l'on qualifie souvent de secondaire. La desserte maritime des ports baltes en marchandises diverses s'opère en grande partie par des lignes feeder. La Baltique, « en cul de sac et fermée par le Danemark », n'est pas suffisamment attractive pour les escales directes des navires transocéaniques : faiblesse des volumes, fragmentation des escales réparties sur des distances rapprochées sont d'ailleurs d'autres obstacles au développement de ce type de relations dans la région. Elle est donc desservie par un réseau de feeders qui se rattache au réseau maritime mondial au niveau des grands ports européens. Au départ des ports de la rangée du nord, les rotations des navires sont soit circulaires, avec desserte des ports baltes et de Saint-Pétersbourg, soit directes vers un ou deux ports. L'offre conteneurisée est assurée par une flotte de petits porte-conteneurs de 250 à 750 EVP assurant en général des services hebdomadaires ou bihebdomadaires, à destination des ports du nord de l'Union européenne. Ces lignes sont exploitées par des armements régionaux (Team Lines en Allemagne, Unifeeder au Danemark) ou des grands opérateurs internationaux (OOCL, CMA-CGM et MSC) qui cherchent

à prendre pied sur ce marché en expansion et à structurer leur réseau. Ce marché feeder est soumis aux intenses pressions des armateurs globaux sur leurs clients, mais aussi à la concurrence de la route pour la partie du marché intra-européen. De nouvelles lignes ne cessent cependant de voir le jour, comme la liaison bihebdomadaire entre Rotterdam et la Baltique que l'armateur hongkongais OOCL, membre de la Grande alliance, désigne sous le nom de code SBX1 reliant le port néerlandais à Gdansk, Klaipeda, Saint-Pétersbourg, Hamina, Helsinki et Tallin.

Le port de Hambourg est ainsi un acteur majeur de la région, collectant et redistribuant par feedering sur la Baltique pour massifier les trafics transocéaniques. Comparé aux 4,6 millions de conteneurs traités à Hambourg, l'ensemble des ports baltes se situe au rang de port "feeder".

Tableau 14 : Le trafic baltique par pays dans le port de Hambourg en 2000

	Trafic total (en tonnes)	Trafic conteneurisé	Part du conteneur (%)
Entrées			
Estonie	528 102	139 657	26
Lettonie	836 448	68 338	8
Lituanie	309 769	72 028	23
Russie (Baltique)	942 700	651 405	69
Total Entrées	2617019	931428	31,5
Sortie			
Estonie	116 040	77 744	67
Lettonie	154 728	134 415	87
Lituanie	112 060	65 269	58
Russie (Baltique)	647 651	576 552	89
Total Sortie	1030479	853980	75,25
Total	**3647498**	**1785408**	**49**

Source : Port de Hambourg

D'après le tableau 14, le port de Hambourg attire près de 4 millions de tonnes de trafic en provenance ou à destination de la façade orientale de la mer Baltique (hors ports finlandais). Environ 50 % de ce trafic est transporté par conteneurs. Il est intéressant de noter plusieurs éléments :

- La part du trafic conteneurisé est fort différente selon qu'il s'agit des entrées dans le port de Hambourg ou des sorties de ce dernier. Alors que seulement 31,5 % des entrées ont lieu par conteneur, ceux-ci comptent pour plus de 75 % des sorties. Tout en évitant les conclusions

hâtives, il est d'ores et déjà possible de dire que les marchandises qui entrent dans la Baltique ne sont pas les mêmes, ou du même ordre que celles qui en sortent. Du fret conteneurisable domine dans les liaisons ouest est alors que le premier rang des liaisons est-ouest revient aux conventionnelles et au vrac, ce qui n'est d'ailleurs pas sans poser le problème du retour à vide des conteneurs[23].

- Tous les pays de la façade orientale ne doivent pas avoir les mêmes types de trafic surtout dans leurs exportations par la voie Baltique. Les 69 % d'entrées dans le port de Hambourg sous forme conteneurisée en provenance de Russie, bien éloignés des chiffres des autres états en sont un bon indicateur. Ce chiffre semble vouloir dire que la Russie exporte non seulement des matières premières qui, rappelons le, constituent traditionnellement la majorité des exportations des ports de la façade orientale de la Baltique, mais aussi des produits manufacturés plutôt transportés par conteneurs. Un question se pose et concerne les chiffres eux-mêmes : les conteneurs vides sont ils comptés dans ces statistiques ? Si tel est le cas, une interrogation d'importance apparaît ici ; pourquoi la Russie qui utilise les ports baltes pour exporter ses hydrocarbures se refuse-t-elle à s'en servir pour des produits à plus forte valeur ajoutée ? Une autre interprétation possible, peut-être critiquable, mais qui mérite tout de même d'être énoncée ici se rapporte à la sécurité dans les ports russes. Contrairement aux ports baltes qui ont fait de gros efforts en matière de sécurité, les ports russes souffrent toujours d'une mauvaise réputation. On leur prête une certaine faculté à favoriser la disparition de marchandises par exemple, ou à autoriser les petits trafics. Dans ce cas, le recours à la conteneurisation est-il un moyen de lutter contre ce problème ?

A la questions que certains se posaient au milieu des années 1990 de savoir si l'un des ports de la Baltique pouvait devenir un hub concentrant les services de navettes et quelques grandes lignes transocéanique, il est désormais possible d'apporter une réponse négative. De ce fait, qualifier la rangée portuaire orientale de la mer Baltique de façade maritime secondaire n'est certainement pas erroné, vu le tonnage qui y est transbordé, en raison de son éloignement des grandes lignes tour du monde et vu la relative jeunesse de sa forme actuelle, qui en fait un système bien loin de son équilibre. Il ne faut cependant pas percevoir cette situation comme une sorte de poids mort qui ferait de la Baltique orientale une façade ne présentant que peu d'intérêt

[23] L'absence de données ne nous permet malheureusement pas d'apporter de compléments à cette observation.

tant pour les acteurs des transports que pour le scientifique. Ce n'est pas parce qu'elle n'est pas l'une des grandes rangées portuaires qu'elle n'est pas dynamique, en témoigne l'évolution de son trafic depuis le début des années 1990. Ce n'est pas parce qu'elle ne traite pas des mêmes volumes que le sud est asiatique qu'elle ne présente pas des spécificités ou des enjeux qui méritent l'attention ; son rôle dans l'exportation des hydrocarbures russes (Cf. figure 18) en fait un espace très particulier dans le contexte géopolitique actuel du moyen orient ; la place qu'y occupent les ferries positionne, par ailleurs, cette mer dans une situation tout spécifique surtout avec l'arrivée de l'Union Européenne sur toutes ses rives.

2.1.3 Un trafic roulier révélateur d'une spécificité régionale

Différents types de navires participent au trafic de lignes régulières - navires de marchandises générales, porte-conteneurs, navires réfrigérés (reefers), navires polyvalents et rouliers ("ro-ro", dans lesquels les camions et les remorques sont embarqués par leurs chauffeurs) et des navires spéciaux comme les ferries. Les ports de la mer Baltique ont vu passer plus de 115 millions de passagers en 1998. La signification des lignes ro-ro a crû au fur et à mesure que les Etats Baltes s'orientaient clairement vers l'Union Européenne. Les interventions de plus en plus nombreuses des entreprises baltes de transport au sein de l'espace européen se trouvent facilitées par ces lignes qui offrent des connections intermodales intéressantes et une alternative à la route quand les temps de transit sont trop importants.

2.1.3.1. Un trafic important en constante évolution

La mer Baltique est le support du trafic de ferry le plus intensif du monde. Si certains voient en l'absence de taxe à bord des navires le principal moteur de cette circulation, cette affirmation caricaturale ne doit pas masquer le développement intensif des contacts et du commerce entre les états de la région, y compris aujourd'hui pour ceux issus du bloc soviétique. La tendance est l'intensification constante de la circulation des ferries entre les rives rapprochées, qui se prêtent bien géographiquement à l'utilisation de ce type de navire. Ceux-ci transportent non seulement des touristes avec des voitures privées mais aussi des autocars et des camions avec souvent des remorques. Ces poids lourds sont chargés surtout de produits manufacturés industriels. La structure du trafic passager en 2002 est claire : la part de la façade orientale dans

ce trafic reste modeste et se concentre effectivement entre l'Estonie et la Finlande. Le trafic international de passagers en mer Baltique est concentré sur quatre aires principales (Cf. Figure 27) : des liaisons entre le Danemark et la Suède, le Danemark et l'Allemagne, la Suède et la Finlande et cette même Finlande et l'Estonie (Cf. Tableau 15). Il est, de fait, dominé par les franchissements des détroits danois. En 1997/1998, environ 115 millions de passagers ont donc emprunté les liaisons ferries dans la région de la mer Baltique[24]. Soixante deux pour cent d'entre eux ont transité par l'un des dix plus grands ports de la région. Parmi eux, le port d'Helsingborg compte pour 27 millions de passagers et la liaison entre Helsinki et Tallinn se développe rapidement et occupe un part de trafic significative. Cette explosion du trafic peut être accordée aux voyages d'affaires, au tourisme et au commerce. Les caractéristiques du trafic passager ont changé rapidement au cours des récentes années. Le trafic a connu une forte croissance sur les liens entre la Finlande, la Suède et l'Estonie alors que les volumes ont décru dans les liaisons du sud en raison de l'ouverture des ponts au dessus des détroits danois. En effet, dans les mers étroites, les ferries sont eux-mêmes de plus en plus concurrencés par des passages fixes qui permettent des liaisons plus rapides. En 1997, les Danois ont ouvert le lien ferroviaire et en 1998 le pont routier entre les îles Fionie et Sjaelland. Danois et Suédois construisent un pont de Copenhague à Malmö au dessus du Sund [CABANNE C., CHAUSSADE J., CORLAY JP. et al.]. Une autre caractéristique essentielle est la concentration du trafic roulier et ferries dans un nombre relativement limité de ports : les 20 plus grands se partagent 80 % du trafic passager et 97 % du débit de poids lourds.

Tableau 15 : Trafic passager en Baltique en 2002

	Nombre de passagers
Allemagne	33 221 835
Danemark	48 177 817
Estonie	5 136 041
Finlande	16 576 944
Lituanie	107 182
Lettonie	22 629
Suède	32 112 315

Source: Eurostat.

[24] Sources : Baltic Maritime Outlook 2000.

Le transport par ferries ne se limite pas aux personnes, ainsi, en 1998, plus de 40 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur ces navires, ce qui signifie environ 1,8 millions de camions et 350 000 wagons [RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002]. En ce qui concerne les ferries ferroviaires (Cf. Annexe 8), la Baltique est également au premier rang mondial puisqu'en 1999, elle comptait 18 lignes de ce type concentrées sur le Danemark, la Suède et l'Allemagne (source : http://www.rinbad.demon.co.uk/trnferry.htm). Seulement trois lignes touchent des ports de la Baltique orientale :

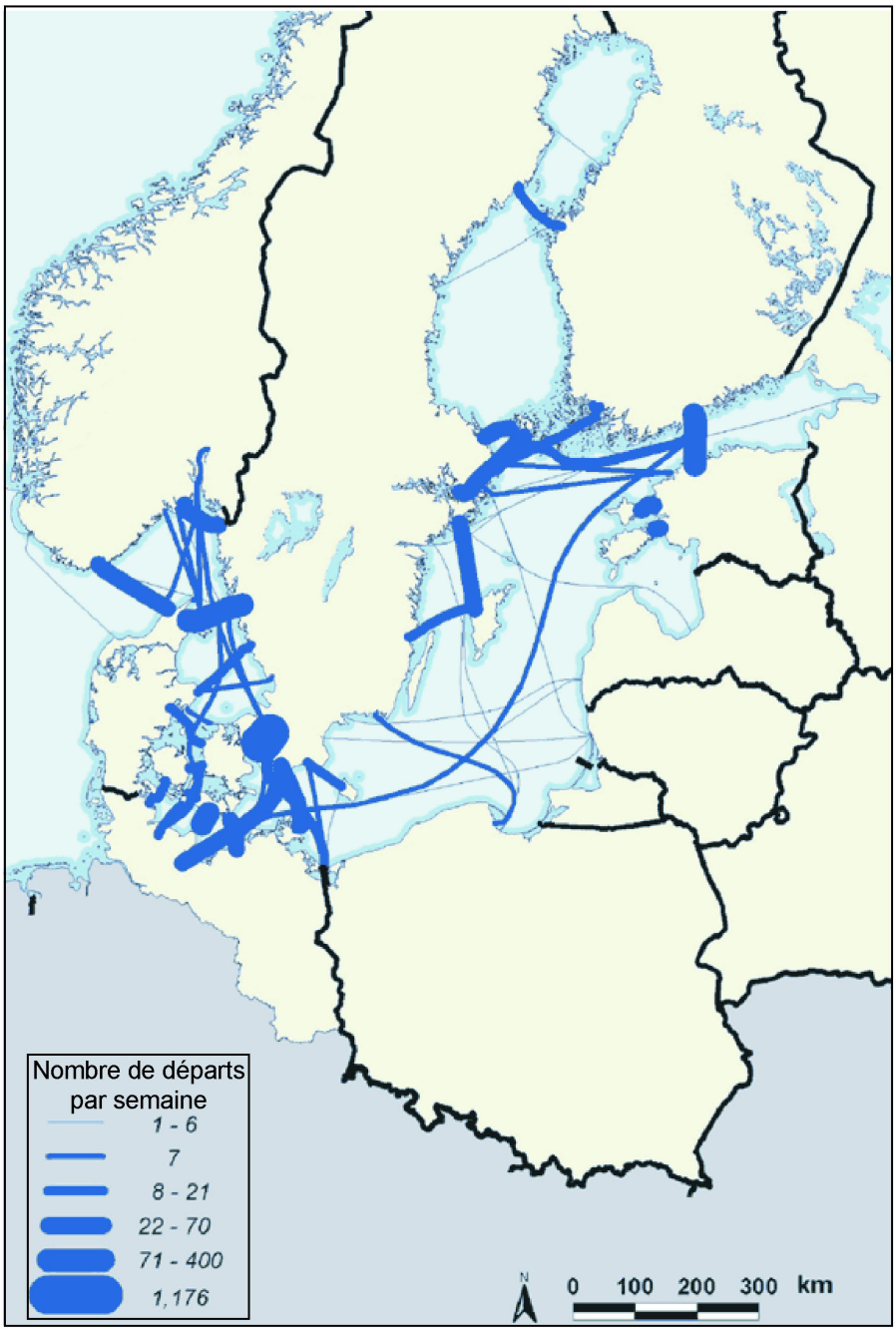
- Klaipeda – Mukran : cette ancienne liaison stratégique entre l'URSS et la RDA impose un changement de bogies à l'arrivée en Allemagne.
- Klaipeda – Oxelösund : cette ligne a été mise en service en septembre 2000 et oblige à changer les bogies en Lituanie.
- Kaliningrad – Vyborg : cette ligne est stratégique puisqu'elle a pour but de relier l'enclave de Kaliningrad au reste du pays sans devoir passer par la Lituanie.

Le futur des ferries ferroviaires est relativement incertain surtout sur les courtes distances puisqu'ils sont concurrencés par les liens fixes. Rares sont d'ailleurs les lignes qui transportent des passagers.

La figure 27 permet également d'illustrer un phénomène communément admis en matière de transport maritime de passagers, c'est-à-dire la concentration des liaisons sur des distances plutôt courtes, entre des côtes assez proches par exemple. Notons, en effet, que la relative lenteur du transport maritime constitue un handicap face à l'aérien pour les longues distances ou face à la route en ce qui concerne des distances courtes. Les liaisons entre la péninsule scandinave et le Danemark ou l'Allemagne sont avant tout liées à l'insularité de la Norvège ou de la Suède. Par contre les liaisons entre la façade orientale de la Baltique et l'Allemagne ou le Danemark sont d'un ordre différent. Quand la traversée entre le port de Klaipeda et celui de Kiel prend une journée à bord d'un ferry, cette même liaison peut s'effectuer dans les mêmes temps par la route (Cf. Annexe 13) même si le réseau routier polonais reste de médiocre qualité et saturé sur les axes majeurs. Seuls ici la sécurité procurée par le maritime et, en ce qui concerne le transport de fret, le repos que le chauffeur peut prendre à bord du navire semblent pouvoir expliquer le développement de telles liaisons. L'adhésion de la Pologne à l'Union Européenne et

l'amélioration des infrastructures de transport terrestre qui s'en suit risque de venir modifier la donne dans les années à venir.

Figure 27 : Les ferries en Baltique en 1998

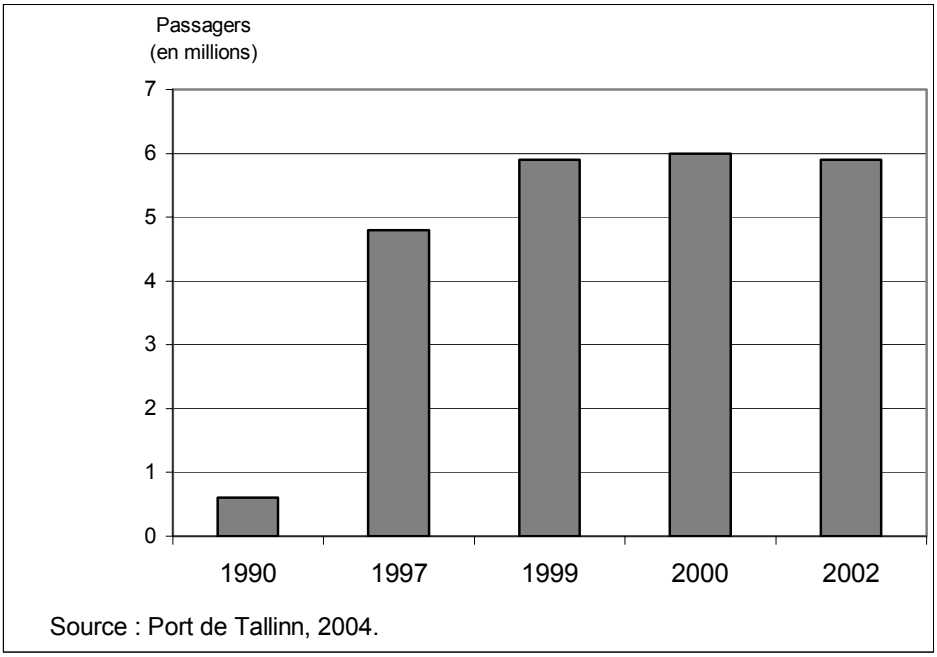


Source : Baltic Data.

® FRE IDEES 2795 du CNRS – CIRTAI – Arnaud SERRY 2004

Le trafic passagers dans le port de Tallinn est essentiellement du trafic entre Tallinn et Helsinki, et n'a cessé de croître de manière significative. De 594 000 passagers en 1990, le chiffre est passé à 5,4 millions en 1998 et à environ 6 millions en 2002 (Cf. Figure 28). Cette croissance a certes ralenti mais, elle devrait tout de même persister dans les années à venir, sous l'effet de l'intégration européenne et des bonnes relations avec le voisin russe, même si la disparition de la vente hors taxe à bord des navires en raison de l'entrée de l'Estonie dans l'union n'est tout de même pas sans conséquences.

Figure 28 : Evolution du trafic passagers du port de Tallinn



Source : Port de Tallinn, 2004.

La liaison entre Tallinn et Helsinki représentait, en 1998, 91 % du trafic total de passagers du port de Tallinn. Loin d'avoir souffert de l'intégration de l'entrée de l'Estonie dans l'Europe, elle a vu les Finlandais se ruer vers Tallinn pour faire des achats depuis le premier mai 2004.

L'autre port de la façade orientale possédant des liaisons ferries développées est Klaipeda mais, comparé à Tallinn, son trafic reste minime puisqu'il n'est que de l'ordre de 100000 passagers par an. Les lignes reliant Klaipeda à l'Allemagne sont un bon exemple de l'utilisation de ces ferries pour le transport de marchandise, dans ce cas essentiellement pour éviter d'avoir à emprunter les

routes polonaises. Cette remarque en engendre une autre : la fonction de ces liaisons roulières entre Klaipeda et l'Allemagne n'est pas tant de transporter des passagers que des marchandises. Le rôle de ces lignes ne doit par conséquent pas être sous-estimé. Notons que tous les ports de la rangée accueillent des passagers, même Ventspils, désormais relié à la Suède cinq fois par semaine et à Lübeck deux fois dans la semaine. Nous retrouvons cette distinction dans les types de navires alors que les car-ferries reliant notamment Helsinki, Stockholm et Tallinn sont plutôt luxueux, les navires effectuant des liaisons plus longues sont des transbordeurs offrant par exemple moins de restaurants ou d'activités à bord.

Le trafic de passagers en mer Baltique est sans aucun doute le meilleur exemple du développement des échanges intrabaltique. Il peut de fait être perçu comme le révélateur d'une nouvelle organisation spatiale régionale. Il convient cependant de noter que la majorité des lignes roulières touchant la Baltique orientale restent des liaisons est-ouest et que les liens nord-sud sont encore peu nombreux, c'est-à-dire qu'on retrouve dans l'organisation de transport maritime de passagers des caractéristiques semblables à celles des réseaux terrestres. D'autre part, la Russie apparaît moins concerné par ce trafic que les autres pays de la région. D'un point de vue plus général, ce trafic roulier peut constituer un ferment, voire un support, au développement du cabotage maritime en Baltique et en liaison avec l'Europe.

2.1.3.2. Le développement du tourisme et du croisiérisme

Le trafic de paquebots, en rapport avec le transport des personnes, permet aussi d'évoquer le tourisme balnéaire fort développé sur d'assez longs segments des rivages tout autour de la Baltique. Loisirs de fin de semaine et tourisme estival trouvent ici un domaine d'activité dite de récréation considérable, activité qui semble appelée à prendre une importance croissante car les populations des villes portuaires et aussi celles des cités des arrière-pays sont en quête de décors "naturels" sur les côtes [CABOURET M., KOSTRUBIEC B., 1999].
L'industrie de la croisière a connu dans les années 1980 et surtout 1990 une fulgurante expansion, d'abord aux Etats-Unis, puis en Europe. La Baltique n'échappe pas à ce cas de figure. Il n'est plus rare de trouver aujourd'hui des croisières au départ des ports d'Europe centrale qui touchent les ports de la façade orientale de la Baltique. Le rapide développement de cette activité

profite plus à certains ports qu'à d'autres. Saint-Pétersbourg bénéficie par exemple de ses atouts touristiques mais l'ensemble des ports régionaux, à l'exception de Ventspils, accueille un nombre de plus en plus important de paquebots.

En ce qui concerne, les croisières, l'adhésion des Etats Baltes et de la Pologne à l'Union Européenne va avoir, et a déjà eu, pour conséquence un accroissement de cette activité. Les raisons en sont doubles : les occidentaux perdent peu à peu leurs à priori souvent négatifs concernant ces pays grâce, en partie, à la place de plus en plus grande qui leur est accordée dans les médias ; les barrières qui existaient sont tombées avec l'ouverture des frontières et l'accès à la rive orientale de la baltique est simplifié. De ce fait, les offres de croisière en mer Baltique se multiplient, y compris au départ de France, et constituent un nouveau marché que les ports cherchent à s'accaparer. La récente construction d'un terminal spécialement dédié à cette activité dans le port lituanien de Klaipeda (Cf. Figure 29) illustre de manière certaine ce type de trafic en mer Baltique. Même la Russie, désormais le seul Etat non membre de l'Union Européenne de la région, bénéficie de cette évolution. Elle voit ainsi la fréquentation de ses ports par des paquebots augmenter et ces ports servir de point de départ pour des croisières fluviales vers l'intérieur des terres. Nous assistons donc à un renforcement du croisiérisme en Baltique, héritier des croisières « Les capitales nordiques » et à l'apparition de nouvelles escales. Ainsi, en 2004, 62 navires de croisière différents transportant 205 578 personnes ont fait escale à Tallinn pour un nombre total de 232 touchers portuaires (source : Port de Tallinn). En 1999, le port de Tallinn avait accueilli 108 743 croisiéristes, ce qui illustre la croissance rapide de cette activité dans la région.

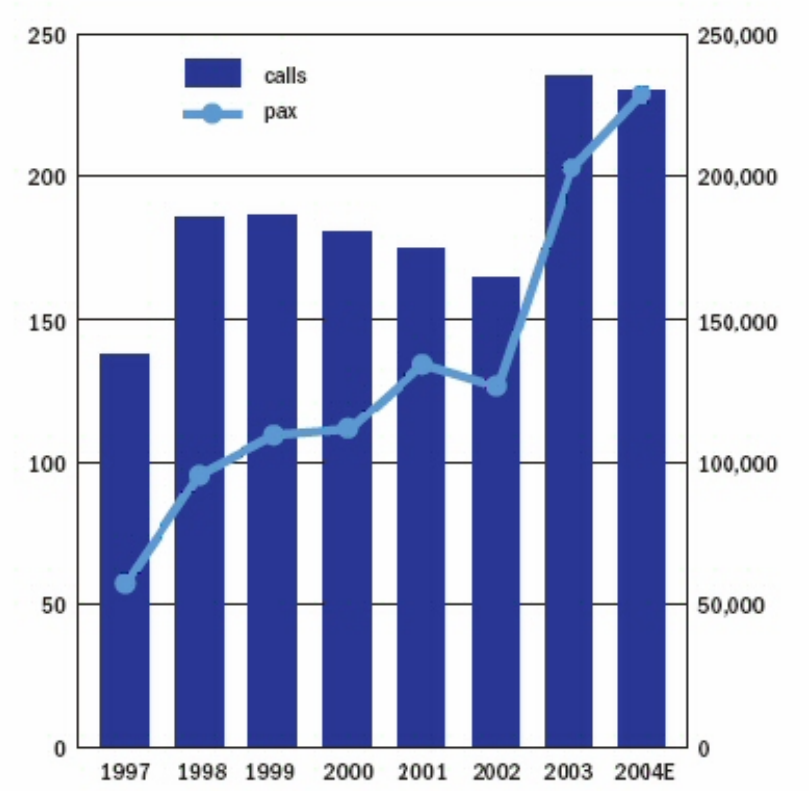
Si Klaipeda accueille des navires de croisière depuis 10 ans, ce n'est que récemment que les chiffres reflètent une fréquentation en forte hausse. Ainsi, 50 navires étaient attendus en 2005, contre 40 en 2004, mais ce sont 100 navires et 50 000 passagers que l'on attend en 2006. La saison s'est aussi considérablement étalée dans le temps et démarre aujourd'hui en avril.

Figure 29 : maquette du terminal pour paquebots de Klaipeda



L'un des atouts des ports baltes réside dans sa participation au programme INTERREG III B, qui implique des ports de la Baltique autour d'un projet commun de développement du tourisme de croisière. Le croisiérisme apparaît, de manière similaire au transport roulier, comme un révélateur de l'intégration et de la coopération régionale qui d'opère en mer Baltique, en témoigne l'élaboration d'une opération de marketing, sous le nom « Croisière Baltique », regroupant 18 ports de 10 pays afin de stimuler le développement du croisiérisme (Source : DIE HANSE, 2005). Cette opération commune des ports vise à faire augmenter le nombre moyen de passagers par port de 20 % d'ici 2007 et semble porter ses fruits (Cf. Figure 30). Ce projet financé par des fonds européens Interreg concerne plusieurs ports de la Rangée, Saint-Pétersbourg, Tallinn, Riga, Liepaja et Klaipeda. Des actions communes dont une présence au plus grand salon mondial consacré au croisiérisme à Miami et des réalisations comme la création d'un site Internet regroupant l'ensemble des partenaires servent ainsi à une coopération entre plusieurs ports de la façade rompant avec l'omniprésente concurrence contemporaine.

Figure 30 : La croisière à Tallinn en chiffres



Source : Port de Tallinn, 2005.

L'arrivée de l'Union Européenne dans cet espace apparaît aujourd'hui comme un facteur supplémentaire dans le développement du transport de passager partout en Baltique, que ce soit sous la forme de lignes régulières de ferries ou d'escales de plus en plus nombreuses de paquebots dans les ports de la région. L'intégration européenne va-t-elle favoriser le développement des échanges maritimes de passagers ou va-t-on assister à un transfert vers la route ? Les développements clés dans le transport maritime et dans les ports de la Baltique orientale au cours des dernières années peuvent être résumé comme suit :

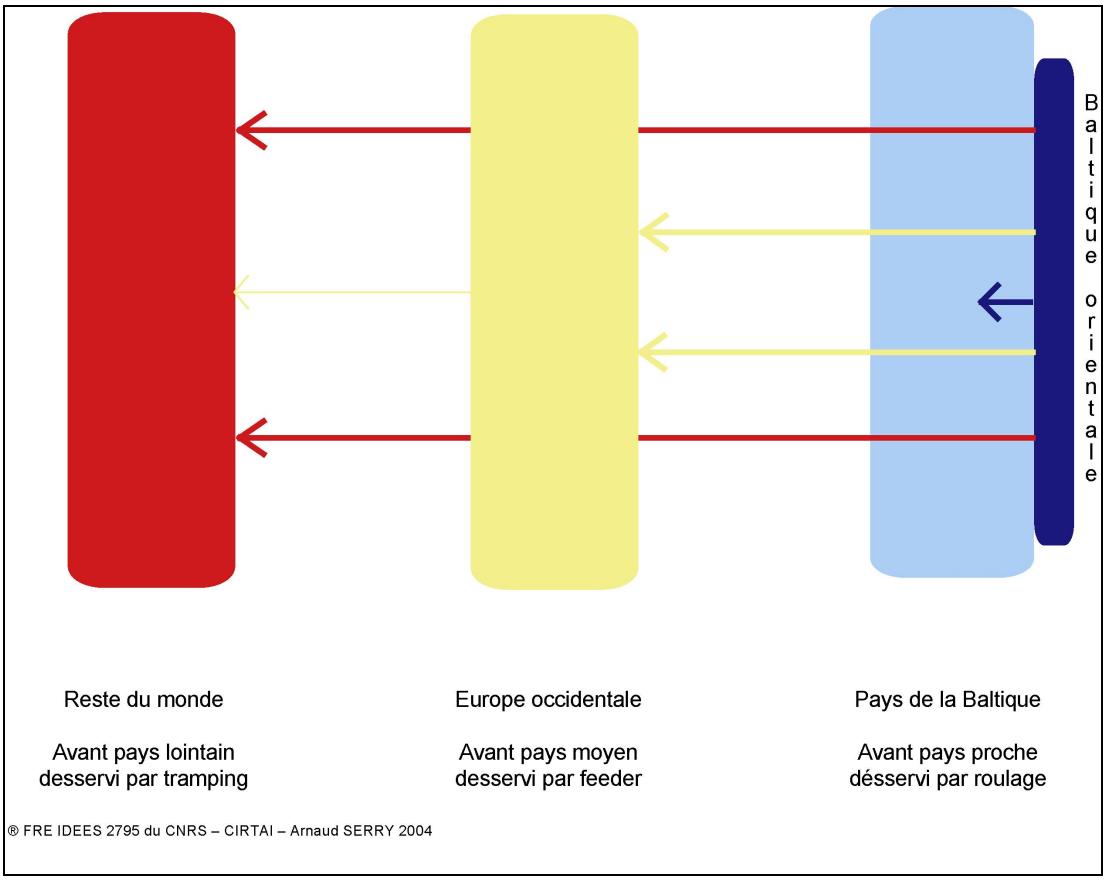
- Les ports ont rapidement confirmé leurs bons résultats économiques malgré les soubresauts économiques ou politiques régionaux.
- Les armateurs et les manutentionnaires ont été presque complètement privatisés.
- Les ports et l'activité maritime ont capté de substantiels investissements directs étrangers.
- Le vrac, surtout le vrac liquide, constitue toujours une partie importante du transport maritime dans la région baltique reliant directement la rangée aux zones de production ou de

consommation. La part des hydrocarbures leur confère un rôle particulier qu'il convient d'approfondir.

- Le transport par lignes régulières des produits conteneurisés se développe sous la forme du feedering qui met en relation la façade orientale de la Baltique et le reste du monde via la rangée nord européenne.
- L'importance du transport roulier constitue une originalité régionale susceptible de créer des liens privilégiés à l'intérieur même de l'espace baltique.

Cette organisation du trafic portuaire de la façade orientale de la Baltique permet de distinguer trois sous ensembles dans l'avant-pays des ports de la Baltique orientale. Ces trois sous-ensembles correspondent chacun à une organisation particulière du transport maritime (Cf. Figure 31).

Figure 31 : Schématisation des avant-pays des ports de la Baltique orientale



2.2. LES PRINCIPAUX PORTS DE LA FAÇADE ORIENTALE DE LA BALTIQUE

Le trafic maritime en mer Baltique qui n'a cessé de croître depuis les années 1990 n'a pas seulement vu les ports opérer des réorganisations administratives et juridiques. Les réorientations de certains flux et la concurrence que se sont livrés les ports entre eux afin de capter une partie de cette manne a eu pour conséquence l'accélération de la modernisation et le développement des infrastructures portuaires dans la région. Le Golfe de Finlande constitue désormais la principale concentration d'infrastructures maritimes et portuaires de la Baltique orientale, faisant, entre autres, de Saint-Pétersbourg et Tallinn de sérieux concurrents pour le traditionnel leader régional qu'était Ventspils, surtout pour le trafic pétrolier. Les ports de la côte sud finlandaise complètent la capacité encore relativement insuffisante des infrastructures russes, tout en souffrant de plus en plus de leur concurrence. Les ports du sud de la rangée poursuivent leur développement multifonctionnel qui, s'il ne semble pas devoir en faire les places centrales du transport maritime balte, leur permet d'assurer leur croissance.

2.2.1. Les ports finlandais, première charnière est-ouest

L'implosion de l'URSS et l'entrée de la Finlande dans l'Union Européenne ont modifié la donne des rapports de longue date entretenus par ce pays avec la Russie. Les échanges commerciaux et le volume de transport croissant propulsent la Finlande au cœur de l'Europe comme gateway de l'Est et ouvre de vastes possibilités à l'industrie des transports finlandaise [SPOHN M., 1996].

2.2.1.1. Une situation a priori favorable au développement du transport maritime

La situation géographique, économique et politique de la Finlande dans les années 1990, tout comme son infrastructure en matière de transport, a été considérée comme un indéniable atout pour le développement son activité maritime et portuaire. Maints détails géographiques expliquent que la Finlande occupe une situation unique. C'est ainsi un pays membre de l'Union européenne qui ne possède pas moins de 1300 kilomètres de frontières avec la Russie. De plus, dans une région somme toutes en proie à des difficultés économiques qui ont pu ralentir le

développement de la circulation et, par voie de conséquence, le dynamisme portuaire, la Finlande fait figure de parent riche de la famille. Elle a, en raison de ces anciennes relations avec l'URSS, dès l'entrebâillement de la porte vers l'Est pu renforcer ses atouts portuaires et ferroviaires essentiellement pour devenir une porte de l'Union européenne. La situation de la Finlande, à proximité marchés de la Scandinavie, des Pays Baltes et du Nord-Ouest de la Russie, offrait un itinéraire de transit rapide et efficace vers ces zones. L'augmentation de ce trafic, ainsi que son bon fonctionnement, bénéficient de la culture occidentale de la Finlande en matière de transport et de ses systèmes de télécommunications ultramodernes. Notons que cette même Europe a plutôt vu d'un bon œil cette capacité finlandaise à capter du trafic et à participer à un développement des transports et des infrastructures à destination des pays tiers.

Dans le transport terrestre, le rail constitue une pièce maîtresse. L'écartement identique des voies ferrées sur les réseaux ferroviaires russes et finlandais est incontestablement un atout pour les ports finlandais. S'y ajoute que la Russie exporte de grosses quantités de matières premières pour lesquelles le rail est le moyen de transport par excellence. Deux corridors ferroviaires principaux constituent les supports des flux entre la Russie et la Finlande :

- Le corridor de Saint-Pétersbourg est le plus important car il dessert de gros centres industriels et de grandes agglomérations de la Russie du nord-ouest. Ainsi, environ 60% des marchandises transportées entre la Finlande et la Russie passent par Saint-Pétersbourg.
- L'autre corridor plus au nord est celui d'Arkhangelsk et il permet de transporter les matières premières des Républiques de Carélie et des Komis aux ports finlandais et, de là, aux marchés européens.

L'itinéraire de la mer Baltique est la route maritime de base pour l'industrie finlandaise, étant donné que presque tout le transit par la Finlande emploie la route maritime. Environ 90 % du transport maritime finlandais s'effectuent avec des pays de l'Union Européenne. De plus, d'après l'Association des Ports Finlandais, approximativement 58 % des importations ont leur origine à l'intérieur de la région de mer Baltique, et 40 % des exportations ont pour destination des ports de la Baltique. Le taux de développement des échanges maritimes de la Finlande a été d'environ 3,3 % dans le 1990-1999. Il y a environ 60 ports commerciaux dans le pays mais plus de 75 % de trafic est concentré sur 10 d'entre eux. Tous les ports finlandais sont retenus par les

glaces au cours d'un hiver moyen (Cf. Figure 6) : les ports le long du Golfe de Finlande pendant environ trois mois. Le port le plus important par son tonnage est celui de Sköldvik, mais il s'agit uniquement d'un port d'importation d'hydrocarbures à destination de la raffinerie de *Fortum Oil and Gas*. Le port de Helsinki est le plus grand port généraliste et de passagers de Finlande. Il représente à lui seul 39 % des importations de la Finlande et 18 % des exportations. C'est également le plus grand port à conteneurs de Finlande. Comme nous avons pu l'évoquer précédemment, son trafic est essentiellement tourné vers le marché national finlandais, même s'il traite du transit comme l'illustre la présence depuis 1993 d'un train bloc hebdomadaire à destination de Moscou d'une capacité de 45 conteneurs (Cf. Tableau 16).

Tableau 16 : Transit russe par les ports finlandais

Milliers de tonnes	1997			1998		
Port	Importation	Exportation	Total	Importation	Exportation	Total
Hamina	301	1 051	1 352	273	591	864
Kotka	788	1 690	2 477	597	1 708	2 305
Helsinki	515	24	539	407	25	432
Kokkola	281	18	298	116	206	323
Others	80	114	193	130	74	204
Total	1 965	2 897	4 859	1 523	2 604	4 128

Source : Brodin, 2000.

Viennent ensuite Kotka, Naantali, Rautaruukki, Rauma, Hamina, Pori, Turku et Kokkola, parmi lesquels Kotka et Hamina nous intéressent tout particulièrement en raison de la place qu'y occupe le transit russe. Comme précisé dans les pages précédentes, la plupart des ports maritimes finlandais sont propriétés des municipalités.

Malgré l'ensemble des divers facteurs considérés comme propices au développement du trafic maritime et surtout du transit russe, les tonnages transbordés dans les ports du Golfe de Finlande restent modestes, de l'ordre de 8 millions de tonnes par an pour Kotka et de 5 pour Hamina (Cf. Tableau 17).

Tableau 17 : Trafic de marchandises dans les ports finlandais en 2001

	Trafic en 2001		
	Importations	Exportations	Total
Hamina	1 072 334	3 150 737	4 223 071
Kotka	2 035 263	5 968 687	8 003 950
Helsinki	5 583 200	5 036 098	10 619 298

Source : Finnish Maritime Administration.

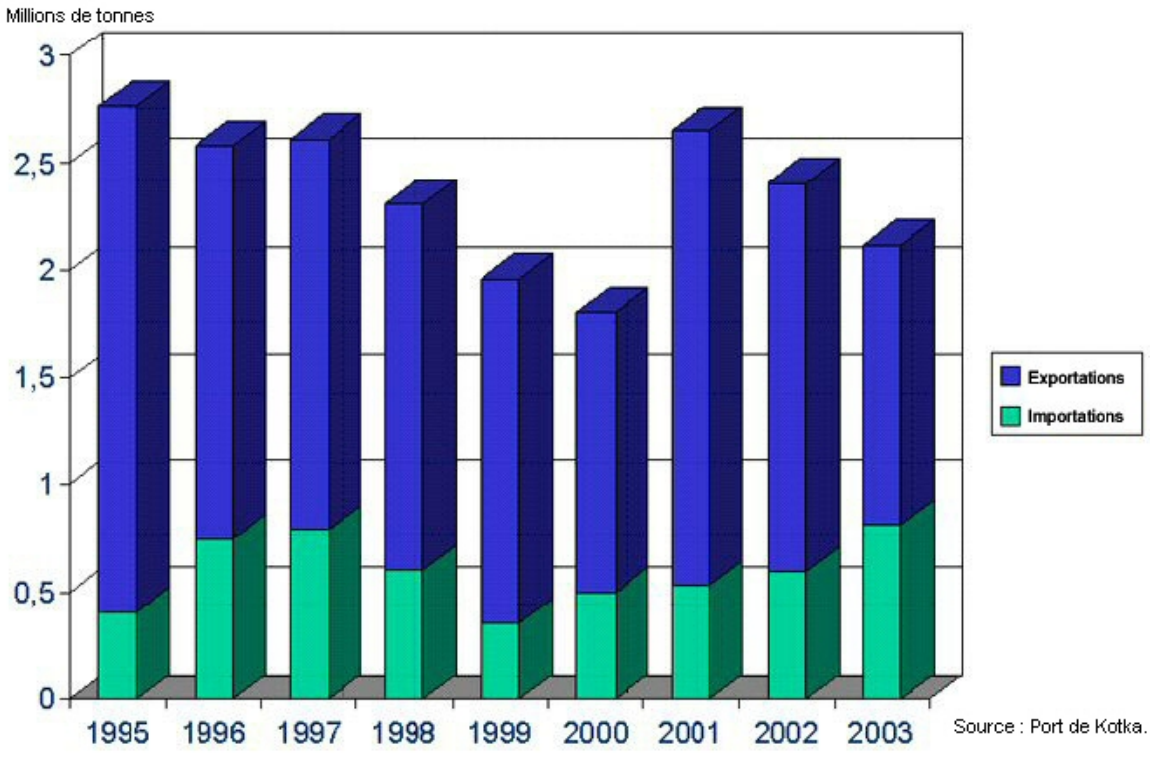
2.2.1.2. Kotka et Hamina : deux ports russes en Finlande

Les ports de Kotka et de Hamina sont situés dans le littoral du sud-est de la Finlande près de la frontière russe. Kotka et Hamina étaient, dès les temps soviétiques, connu tous les deux comme des ports de transit et des ports d'exportation de produits forestiers. Après l'implosion de l'Union soviétique le transit a diminué temporairement, mais a vite redémarré, basé cette fois sur la croissance du trafic de conteneurs et des produits forestiers. Kotka et Hamina sont des ports de transit conteneurisé, mais transbordent également des produits forestiers et des minerais. Le transit d'hydrocarbures a diminué en raison du boom de cette même activité en Estonie, puis en Russie elle-même. Les ports finlandais ont profité, nous l'avons déjà évoqué, de l'égal écartement des voies ferrées en Russie et en Finlande. Pour cette raison, la société des chemins de fer finlandais (VR) est aujourd'hui un acteur majeur du transit russe à travers la Finlande, même si les coûts supérieurs du transport ferroviaire par rapport aux tarifs pratiqués dans les Etats Baltes peuvent constituer un facteur limitatif au développement du transit russe.

Le port de Kotka

L'activité du port de Kotka est concentrée sur l'exportation des produits forestiers finlandais et sur le trafic de transit à destination de la Russie qui représentait un tiers du trafic total du port en 2002 (Cf. Figure 32).

Figure 32 : Evolution du transit dans le port de Kotka de 1995 à 2003



Le trafic du port de Kotka a crû de presque 15,7 % en 2001 par rapport à l'année 2000, atteignant près de 8,1 millions de tonnes, alors que le trafic de conteneurs a dépassé les 200 000 EVP. La partie principale des opérations a été déplacée vers le nouveau port de Mussalo. Le port de Kotka a investi 250 millions de markka (42 millions d'euro) dans la construction d'un nouveau port en eau profonde comprenant 2 quais réservés aux vrac secs et 2 aux hydrocarbures, pouvant accueillir des navires d'un tirant d'eau supérieur à 15 mètres et d'un terminal pour conteneurs à Mussalo (Cf. Figure 33). Le terminal, construit sur une superficie totale de près de 300 hectares, possède un quai long de 650 mètres, un kilomètre une fois terminé. Le nouveau bassin portuaire sera large de 200 mètres et profond de 11,5. Entré en service en janvier 2001, le terminal a une capacité de 300 000 EVP (extension possible à 500 000), il représente déjà 55% du trafic de Kotka. Il permet enfin au trafic de décoller comme l'illustre les 200 000 EVP manutentionnés dans le port en 2002. Le port central est quant à lui proche de la ville et comporte des terminaux pour les marchandises diverses, le trafic roulier, le charbon et les produits forestiers.

Figure 33 : Le terminal de Mussalo

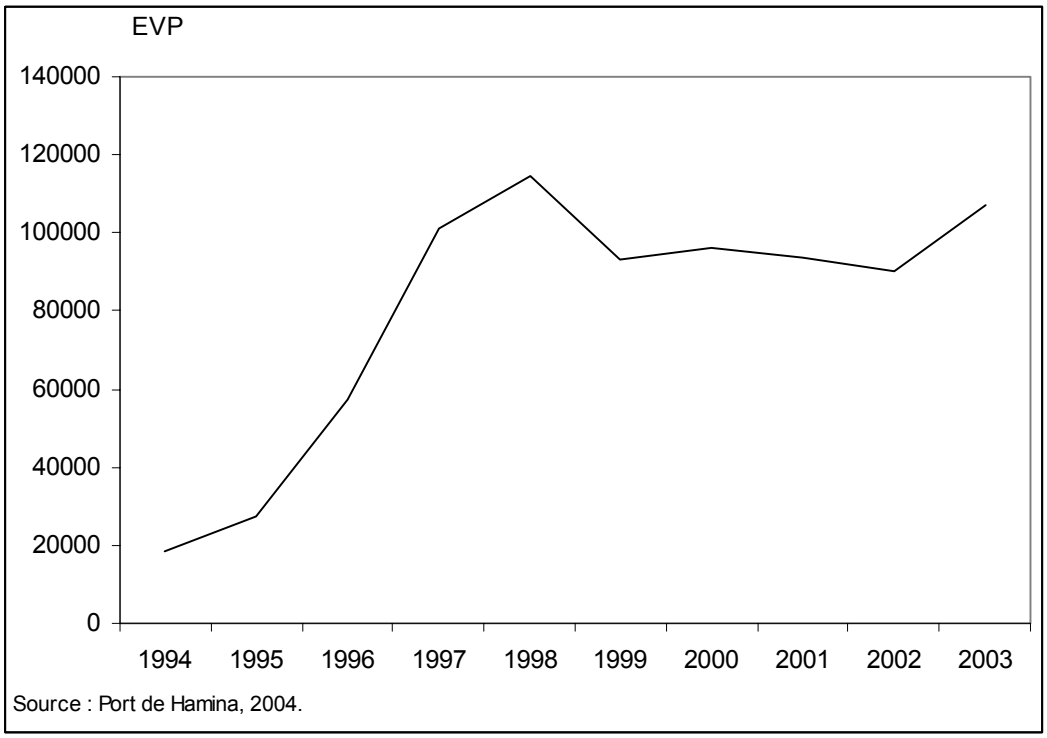


Hamina, aux portes de la Russie

Le port de Hamina est situé 25 kilomètres à l'est de Kotka (il était jusqu'en mai 2004, le port le plus à l'est de l'Union Européenne), et compte environ 5 millions de tonnes de trafic annuel, ce qui le place au cinquième rang finlandais. Si les produits forestiers comptent presque pour moitié dans son trafic, 24% de ce dernier est composé de transit russe essentiellement sous forme conteneurisée (Cf. Figure 34). Le port comporte 3 kilomètres de quais dont plus de 600 mètres sont occupés par un terminal pour conteneurs d'une capacité annuelle de 400 000 EVP. Le port comporte également 7 rampes de roulage, 3 quais destinés aux pétroliers et un destiné aux gaziers ainsi que des quais destinés aux vracs secs. Sa localisation, à moins de 280 kilomètres de Saint-Pétersbourg, constitue sans aucun doute un atout pour le développement de ce type de trafic, surtout sous sa forme conteneurisée comme l'illustre le graphique suivant.

La figure 34 est symptomatique de l'évolution qu'ont connu les ports de Kotka et Hamina. Profitant de leur rente de situation et de leurs acquis, la croissance de leur trafic conteneurisé a été rapide jusqu'en 1998 et la crise russe, puis ces ports ont perdu du trafic avant de se stabiliser au début des années 2000, surtout pour Kotka d'ailleurs.

Figure 34 : Evolution du trafic conteneurisé dans le port de Hamina



Source : Port de Hamina, 2004.

L'indispensable adaptation au développement des échanges conteneurisés à destination ou en provenance de la Russie a pris un certain temps mais elle commence à avoir des répercussions sur les volumes manutentionnés dans ces ports du Golfe de Finlande comme en témoigne l'augmentation de 16% du transit russe par la Finlande en 2002. A eux deux, ces ports, qui sont aussi les plus proches de la frontière russe, ont vu passer 63% du transit russe par la Finlande en 2001 [BRODIN A., 2003]. Notons également la part de marché de plus en plus importante de Helsinki, qui semble aujourd'hui ne plus se limiter à son rôle de port national comme le montre les 227% d'accroissement du transit russe qu'il a connu entre 1998 et 2001 (source : Finnish Port association). Le développement du trafic conteneurisé à destination de la Russie auquel on assiste dans la région pose le problème récurrent des conteneurs vides. Dans ce cas de figure, les ports finlandais profitent, eux, du besoin en boîtes pour leurs exportations de papier et ou de pâte à papier. Cette réutilisation des conteneurs vides que ne peuvent offrir les autres ports régionaux constitue un avantage non négligeable, que les armements ne manquent pas d'exploiter ; ce qui peut peut-être expliquer le plus grand nombre de lignes régulières qui touchent Kotka et Hamina.

2.2.2. Les ports baltes : une richesse nationale

L'ouverture à l'économie de marché a entraîné dans les Pays Baltes la réactivation d'un système portuaire qui n'a cessé, au fil du temps, d'occuper une place déterminante dans la production de richesse nationale. Les villes portuaires baltes retrouvent aujourd'hui la dynamique que leur a traditionnellement conférée leur position géographique particulière. On y assiste même au renforcement de cette vocation d'interface entre la terre et la mer, entre l'Est et l'Ouest, entre l'Europe et la Russie. Les ports sont considérés par les gouvernements et les populations baltes comme des symboles de l'indépendance et de la richesse nationales ce qui leur donne un poids relativement important dans les économies et dans les représentations.

2.2.2.1. L'Estonie, le dynamisme économique et portuaire

Une partie prédominante des revenus du transport provient de l'expédition internationale et des services portuaires. Les services liés au transit sont un secteur hautement bénéficiaire, et leur futur développement est donc de première priorité dans la politique économique de l'Estonie. Les investissements dans le secteur de transport représentent ainsi 20% de tous les investissements. Plus de 90 % du transit par l'intermédiaire de l'Estonie et la majeure partie de la cargaison importée vers ou exportée d'Estonie passe par les ports maritimes estoniens [BEVERSKOG P., EDGREN P., JARLBORG A, 2003]. Il y a 101 ports en Estonie, parmi lesquels la plupart sont très petits et seulement 31 effectuent des opérations liées au transport international (Cf. Tableau 18). Le port de Tallinn est, en pratique, le complexe majeur pour ce transport international.

Tableau 18 : Trafic des ports estoniens en 2001

Port	Navires	Tonnes	Passagers
Pärnu sadam	733	1 179 380	
Pärnu shipyard	319	715 000	
Roomassaare	185	109 625	
Virtsu	62	183 855	
Lehtma	70	139 860	

Port	Navires	Tonnes	Passagers
Heltermaa	5	11 190	
Rohuküla	5	3 709	
Paldiski South harbour	1 035	1 460 000	111 915
Paldiski Northern harbour	71	83 452	
Bekkeri	240	395 662	
Vene-Balti	401	2 851 000	
Paljassaare	46	1 960 000	
Tallinn City Port			156 000
Old City Port	6 507	3 500 000	5 621 716
Miiduranna	285	1 748 400	
Muuga	2 180	25 400 000	5 896
Loksa	134	54 500	
Kunda	658	1 709 100	

Source : [RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002].

Le port de Tallinn est une entreprise d'état créé en 1991 par le nouveau gouvernement estonien. Le port, et les entreprises qui lui sont associées, contribue à environ un cinquième du PNB estonien, autant dire que son rôle est capital dans le renouveau économique du pays. Il a été l'une des premières grandes entreprises transformé en société par action, bien que l'état en reste l'unique actionnaire. Le processus de privatisation est presque terminé transformant le port en un port propriétaire. Une grande partie des superstructures sont privatisées et dès 1997, 73 % du tonnage manutentionné l'était par des opérateurs privés. Il se compose en fait de quatre ports :

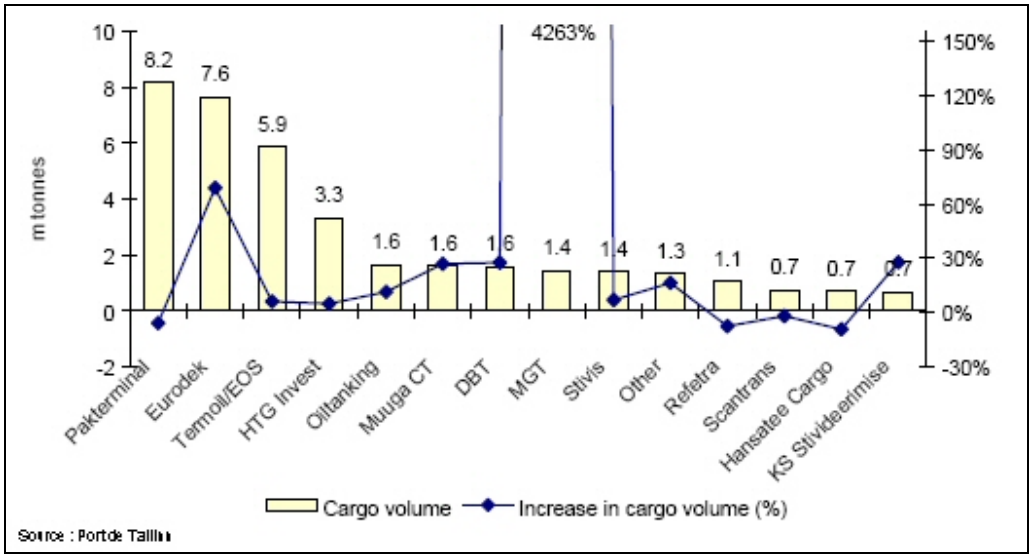
- Le plus grand est le port de Muuga ouvert en 1986. Ce dernier comporte 6 terminaux pour les hydrocarbures, un terminal pour les vracs secs et les marchandises diverses, un terminal ro-ro et conteneurs, un terminal pour cargaison réfrigérée et des zones de stockage pour les véhicules et le bois de construction. On y manipule 70 % de toute la cargaison du port Tallinn, et plus de 90 % du trafic de transit. En 2000, 20,4 millions de tonnes de cargaison ont été traitées à Muuga dont 15,9 millions de tonnes de produits pétroliers. En 2001, la quantité de produits pétroliers était de 18,6 millions de tonnes. En 2001, la croissance s'est poursuivie avec un trafic atteignant désormais 25,4 millions de tonnes (Cf. Tableau 19). Le plus grand terminal dans Muuga est celui de Pakterminal (Cf. Figure 35), qui a manutentionné près de 8,3 millions de tonnes d'hydrocarbures en 2002,

c'est-à-dire que 140000 wagons ont étaé déchargés et 287 navires accueillis (Source : Pakterminal). Le second manutentionnaire, « Eurodek » se situe lui aussi à Muuga et opère également dans le domaine des hydrocarbures. Notons que ces deux compagnies font appel à des investisseurs étrangers, néerlandais pour la première et danois pour la seconde.

- Le port de la vieille ville est le port dominé par le trafic de passagers, mais il fournit également des services de ro-ro et de lo-lo, et il a également un terminal pour divers et conteneurs. Il est composé de 23 quais pour un total de 4 kilomètres. Le trafic passager était de près de 6 millions de passager en 2000, réparti sur quatre terminaux dédiés.
- Deux autres ports, plus petits, sont le port de Paljassaare et le port du sud de Paldiski. Le port de Paldiski, situé à 50 km à l'ouest de Tallinn, est une ancienne base navale soviétique, qui a été incorporée au complexe de portuaire de Tallinn en 1993. Aujourd'hui on y traite principalement du métal, des engrais, de la tourbe et du bois. La longueur de ses 7 quais ne dépasse pas 1,2 kilomètres.

  Le port de Paljassaare, situé sur la péninsule de Paljassaare, à environ 6 kilomètres du centre ville, a été à l'origine construit pour la flotte de pêche estonienne. Aujourd'hui c'est un port manipulant des produits pétroliers, du charbon mais aussi du bois et des produits périssables, sur 9 quais d'un total de 1,9 kilomètres.

Figure 35 : Répartition du trafic par manutentionnaire à Tallinn en 2002



En 2000, le port de Tallinn a manutentionné 29,4 millions de tonnes dont 21,9 millions de tonnes de transit. En 2001, le trafic du port s'élevait à 32,3 millions de tonnes soit encore 10 % plus qu'en 2000. Il est surtout intéressant de constater la croissance fulgurante du trafic d'hydrocarbures, de 2 à 24 millions de tonnes entre 1994 et 2002 (Cf. Tableau 19). La croissance des volumes d'hydrocarbures transitant par le port de Tallinn-Muuga est au premier abord surprenante car ce dernier est à l'écart des voies d'exportations traditionnelles empruntant les conduites vers Ventspils ou la raffinerie lituanienne de Mazeikai ; l'approvisionnement des terminaux estoniens s'effectue uniquement par le rail. Les chemins de fer estoniens (Estonian railways) ont mis en place des ponts terrestres entre Tallinn et l'extrême orient russe et la Sibérie afin de faciliter les approvisionnements des terminaux (Cf. figure 36) faisant ainsi d'une simple liaison ferroviaire un support favorable au développement des flux d'hydrocarbures.

Figure 36 : Déchargement d'un train d'hydrocarbure à Muuga



Ils ont parallèlement développé des trains blocs vers Saint-Pétersbourg et Moscou pour favoriser le développement du trafic conteneurisé. Il semble d'ailleurs que pour faire face à cette situation, les chemins de fer russes tendent à diminuer leur tarif pour les marchandises destinés aux ports russes (source : Estonian railways).

Tableau 19 : Evolution et structure du trafic de Tallinn

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Conteneurs	238	392	449	548	561	629	755	794	948
Roulier	1702	1895	2169	2777	3146	3333	4054	4414	4858
Marchandises diverses conventionnelles	2603	3208	2520	3476	3604	3563	3185	2218	1542
Vrac sec	5100	4129	3128	2179	2885	4245	3424	3657	5877
Vrac liquide	2062	3408	5793	8095	11100	14508	17812	20982	24301
Autres	9	12	21	58	67	167	112	252	329
Total (milliers de tonnes)	11714	13044	14080	17133	21363	26445	29342	32316	37855

Source : Port de Tallinn, 2004.

Selon des prévisions pessimistes, le trafic du port de Tallinn devrait atteindre 38 millions de tonnes d'ici 2010, alors que la prévision optimiste prévoit plus de 70 millions de tonnes et un trafic passager stabilisé autour de son niveau actuel de 6,5 millions ou qui diminuera légèrement. Quoiqu'il en soit, la croissance des opérations maritimes et portuaires a été rapide en Estonie. En particulier pour Muuga qui est maintenant un passage important pour les exportations d'hydrocarbures russes dans le Golfe de Finlande. L'augmentation du trafic tient principalement à la position de Tallinn dans la région, situation qui pourrait devenir un inconvénient face à l'ampleur des projets russes dans le Golfe de Finlande.

2.2.2.2. Les ports lettons : un complexe complémentaire sans grand dynamisme

L'industrie des transports constitue l'un des poumons de l'économie lettone. C'est dans ce secteur que le pays réalise près de la moitié de son commerce extérieur en valeur. L'industrie des transports lettone vit à 90% du trafic de transit en provenance et à destination de la Russie. Environ 90% du fret en transit par la Lettonie passe par les ports [GAIBROIS C., 1999]. Le secteur des transports et des communications est une des priorités du gouvernement letton. En 1997, il comptait pour 16,8 % du PIB, et représentait 35 % des investissements internationaux.

Plus de 80 % des flux se font d'est en ouest ; pour ce qui est du nord-sud le trafic suit principalement la Via Baltica. La Lettonie possède 10 ports maritimes dont 7 sont de taille réduite (Cf. Tableau 19). Le trafic total des ports lettons était de plus de 56 millions de tonnes en 2001. Les trois principaux ports de mer lettons sont Ventspils, Liepaja et Riga. Ceux-ci ont de bonnes correspondances ferroviaires vers l'Estonie (Tartu), la Russie (Pskov, Saint-Pétersbourg, Moscou), la Biélorussie (Vitebsk) et la Lituanie (Siauliai, Panevezys, Vilnius). Ce sont des ports et aussi des zones économiques libres, afin d'encourager les investisseurs à développer les infrastructures portuaires.

Tableau 20 : Trafic des ports lettons en 2001

Port	Nombre de Navires	Tonnes	Passagers
Liepaja	1 326	3 260 400	12 356
Pavilosta		2 700	
Ventspils	1 602	37 936 700	8 370
Roja		7 800	
Mersrags	99	229 500	
Engure		1 800	
Lielupe		3 900	
Riga	3 874	14 883 400	50 164
Skulte	167	413 400	
Salacgriva	114	174 400	
TOTAL		56 914 500	

Source : RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002.

Ventspils, le géant régional en difficultés

Le port de Ventspils est le principal port d'exportation sur la mer Baltique : 34,1 millions de tonnes en 1999 ce qui le plaçait parmi les 15 premiers ports européens. Notons que la capacité du port est de plus de 60 millions de tonnes (Source : Port de Ventspils). Plus des deux tiers du trafic letton passent par Ventspils. 15% de tout le volume de produits pétroliers exportés par la Russie transite par le port de Ventspils, 20% de la potasse mondiale, 10% de l'ammoniaque. Le pétrole formait 70 % de tout le trafic en 2002. Il est administré par la « Free Port Authority »,

comprenant onze membres dont six sont nommés par la ville et cinq par le gouvernement fédéral. Ventspils est avant tout un port d'exportation de pétrole et produits pétroliers russes organisé autour de quelques grands terminaux.

Le principal opérateur portuaire est JSC Ventspils Nafta. Cette entreprise, partiellement privatisée, est à la fois propriété du gouvernement (39%) et de la société Latvijas Naftas Tranzits (42%). Notons que Ventspils Nafta ne se contente pas de gérer les terminaux pétroliers du port de Ventspils puisqu'elle est également le principal propriétaire de la Latvian Shipping Company (LASCO). Plus grand terminal pour hydrocarbures de la région, la situation de Ventspils Nafta est symptomatique de celle de l'ensemble du port : sa dépendance à l'égard des exportations pétrolières russes est totale. Son trafic est d'ailleurs passé de 20,7 millions de tonnes en 1998 à 10,7 en 2003 (source : Ventspils Nafta). JSC Ventbunkers manutentionne également des hydrocarbures dans le port de Ventspils à hauteur de 6 millions de tonnes en 2003.

Le terminal chimique liquide est le plus grand de la sorte dans la région de la mer Baltique et il est géré par la société JSC Ventamonjaks, privatisée depuis 1994, qui y transborde essentiellement des dérivés pétroliers et ammoniaqués.

Le terminal destiné au vrac sec assure pour l'essentiel du transbordement de potasse. Il est le deuxième plus grand au monde et assure 20 % du commerce mondial de potasse. Le terminal est loué à l'entreprise JSC Kalija Parks, entreprise d'Etat créée en 1994, et offre une capacité de 5,5 millions de tonnes par an.

Le rôle du port de Ventspils dans les autres trafics reste moindre. Par exemple, JSC Ventpils Commercial Port manutentionne des marchandises diverses et du vrac sec (charbon, céréales, sucre, métaux). Cependant, les responsables portuaires tentent de diversifier leur activité et de grands projets de développement sont en cours. La diversification de Ventspils s'effectue aujourd'hui tous azimuts comme le prouve le projet de terminal céréalier (Ventspils Grain terminal). Le Kazakhstan a exporté 5,6 millions de tonnes de céréales en 2003. Pour le gouvernement d'Astana, l'enjeu est de s'assurer de nouveaux débouchés maritimes pour écouler, notamment vers l'Europe, le blé kazakh, qui répond à présent aux normes de qualité de l'UE et de l'OMC. La Lettonie a saisi la balle au bond. Riga et Astana vont investir 25 millions d'euros dans la construction d'un terminal céréalier dans le port de Ventspils. Le terminal, dont les portiques seront construits par l'américain Agrico Sales (Bridge City, Louisiane), pourra charger chaque année 2,5 millions de tonnes de céréales kazakhes sur des navires de type Panamax. Le blé sera

acheminé du Nord et de l'Est du Kazakhstan sur des trains qui pourront être déchargés à Ventspils au rythme de 1000 tonnes par heure dans 11 silos de 73 000 tonnes au total. La création de la société mixte belgo-lettone Noord Natie Ventspils Terminals LTD afin de construire un terminal multi usage est un autre exemple de cette diversification portuaire. La première tranche offre une capacité pour le trafic conteneurisé de 150 000 EVP par an. La diversification prend également la forme de liaisons ferries, l'une vers Nuneshamm en Suède et l'autre vers Lübeck en Allemagne.

Le port de Ventspils est, en quinze ans, passé d'une place de leader régional à une situation délicate face à la concurrence des installations portuaires des autres pays de la côte de la Baltique orientale, mais également des autres ports lettons (Cf. Tableau 7). Sa spécialisation à outrance (Cf. Tableau 11) et l'organisation des infrastructures d'exportation pétrolière russe lui ayant garanti une transition douce, voire confortable, constituent aujourd'hui un sérieux handicap à son développement.

Riga, la tradition portuaire

Le port de Riga est une plaque tournante du commerce régional depuis l'époque de la ligue hanséatique (Cf. Figure 13). Le port de Riga fut, en effet, fondé dès 1201 par l'évêque Albert de Buxhövden, Allemand de haute noblesse, soutenu par le pape Innocent III : il y installa des bourgeois de Brême et de Hambourg qui s'enrichirent du développement du commerce. Entré dans la Ligue Hanséatique en 1282, Riga est déjà un port important et une grande ville commerciale. Comme dans les autres ports lettons, les quais et les infrastructures restent la propriété de l'Etat ou des gouvernements locaux alors que les superstructures et les équipements peuvent être privatisés. Le port de Riga a des activités très hétérogènes, mais il possède l'un des grands terminaux conteneurisés de la Baltique. Il est administré par une entité publique, la « Riga Commercial Port » [LACOSTE R., MAS S., TERRASSIER N., 2003]. Depuis 1996, une loi a permis d'octroyer aux entreprises s'installant dans la zone portuaire des exonérations fiscales, comme dans les autres ports lettons. Situé de part et d'autre de la rivière Daugava, le port propose 13 kilomètres de quais (21 quais) pouvant accueillir des navires d'un tirant d'eau allant jusqu'à 11 mètres. Le trafic du port de Riga était 13,5 millions de tonnes en 2000, et de 18,1 millions tonnes en 2002 (Sources : autorités portuaires). Approximativement 80% du trafic du port de Riga implique du transit à destination ou en provenance des pays de la CEI. Le port de

Riga est le principal port de Lettonie pour les marchandises diverses, même si leur part a considérablement diminué au cours des dernières années (Cf. Tableau 21). Le nombre de conteneurs était de plus de 130 000 EVP en 1998, se maintenant depuis lors à un niveau proche. Les principales cargaisons sont des marchandises diverses, des conteneurs, du bois, du charbon, des engrais, des produits pétroliers et des produits alimentaires. Le port est sous-utilisé quelque soient les chiffres de capacités pris en compte : la capacité portuaire est évaluée à 45 millions de tonnes par an par le port lui-même alors que des études exogènes parlent de 20 millions de tonnes de capacité [RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002].

Tableau 21 : Evolution de la structure du trafic du port de Riga (%)

	1996	1997	1998	1999	2002
bois	21,5	24,6	27	29	28
hydrocarbures	12	19	15	18	28
engrais	5	7	8,6	9,2	10
conteneurs	19	12	9	7	6
autres (charbon, métaux, roro, marchandises diverses)	42,5	37,4	40,4	36,8	28

Source : port de Riga, Transit.lv

Les opérations de manutention à Riga sont dominées par l'entreprise publique « Port Commercial de Riga » Afin d'opérer dans le port, il est nécessaire de recevoir une licence et de signer un contrat avec cette entreprise. Trente quatre manutentionnaires sont présents sur le port parmi lesquels « Baltic Container Terminal » (Cf. Figure 37) et « Riga Central terminal » (bois) dominent [LLOYD'S LIST, 2002]. Ainsi, 118 559 EVP sont passés sur les quais de « Baltic Container Terminal » en 2002 soit 25% de plus qu'en 2001 (source : Baltic Container Terminal).

Figure 37 : Le principal terminal pour conteneurs de Riga : Baltic Container Terminal



Le port de Riga était du temps de l'Union soviétique spécialisé dans le trafic conteneurisé. Si cette spécialisation héritée persiste, elle est de moins en moins marquée. D'ailleurs les marchandises diverses semblent également laisser peu à peu de la place aux hydrocarbures et aux vracs secs qui croissent légèrement (Cf. Tableau 21). D'autres trafics sont plus anecdotiques comme les lignes roulières entre Riga et Stockholm ou Riga et Lübeck (278028 passagers en 2003).

Le port de Riga est avec Ventspils, et dans une moindre mesure Liepaja, un élément clef du système qui fait de la Lettonie un pays de transit. En effet, chaque année, c'est environ 50 millions de tonnes de marchandises qui transitent par les ports lettons. Ces marchandises, pour l'essentiel en provenance ou à destination de la Russie ou de la Biélorussie, sont à 80% acheminées par rail [BRODIN A., 2003].

Liepaja, le petit poucet letton

Le plus au sud des trois ports lettons est aussi le plus modeste. Le port de Liepaja a longtemps souffert de son statut de port militaire (il est devenu un port de commerce en 1992). Il est actuellement soumis à une réhabilitation importante grâce à la mise en place d'une « zone économique spéciale » (Liepaja SEZ). Le projet de SEZ consiste à développer une zone incluant la ville et les infrastructures de transport (port, aéroport…), et à offrir aux entreprises qui s'y installent d'importantes exonérations fiscales. *In fine*, l'ambition de la zone est de devenir un corridor de transit entre l'est et l'ouest. L'administration du port est assurée par une institution composée de représentants de l'Etat, de la ville et d'entreprises privées [LACOSTE R., MAS S., TERRASSIER N., ISEMAR., 2003]. Son organisation est donc similaire à celle du port de Riga. Le trafic du port a graduellement augmenté pour dépasser les 4 millions de tonnes en 2002. Les capacités d'accueil du port restent limitées notamment en raison du tirant d'eau maximum autorisé de 10,5 mètres. Les exportations de bois, de métaux et d'engrais dominent le trafic du port de Liepaja. (Cf. Tableau 22). Cependant, nous pouvons assister à la même évolution que celle évoquée à Riga : les hydrocarbures occupent une place de plus en plus importante dans les volumes chargés à Liepaja (22% du trafic de l'année 2003 d'après les autorités portuaires). Parmi les manutentionnaires présents sur le port, deux entreprises se détachent. La première est la société « Terrabalt » qui tente de s'implanter sur toute la chaîne des transports en proposant du transport routier, de la manutention et du transport maritime (Source : Terrabalt). C'est de cette société que dépendent d'ailleurs les deux lignes régulières de ferries au départ de Liepaja qui desservent Karlsham (Suède) et Rostock (Allemagne). Un autre manutentionnaire majeur du port de Liepaja est la société mixte (Lettonie-Suède) « Laskana Timber port » qui manutentionne plus de 500 000 m^3 de produits forestiers par an (Source : Laskana).

Tableau 22 : Structure et évolution du trafic de Liepaja de 1994 à 2000

En tonnes	1994	1996	1997	1998	1999	2000
Bois	528 714	501 025	665 426	769 008	700 491	870600
Métal	282 656	302 626	422 369	545 390	654 884	666500
Conteneurs véhicules	138 311	352 135	511 879	513 699	394 074	666500
Nourriture	23 499	32 388	45 234	89 608	82 328	83500
Matériaux de construction	1 500	32 814	128 030	79 208	62 176	60700
Hydrocarbures	57 763	158 281	335 657	79 166	245 094	395500
Tourbe	60 200	43 926	33 293	49 330	43 520	47000
Engrais		78 278	42 913	42 604	52 616	146600
Autre vrac sec	6 068	23 629	37 145	38 842	29 268	38300
Céréales	1 500	30 842	28 288	36 918	6 054	53600
Autre vrac liquide		14 250	26 245	26 656	51 766	88700
Poisson		38 699	10 503	18 898	1 788	15200
Total	**1 100 211**	**1 608 893**	**2 286 983**	**2 289 327**	**2 324 059**	**2 965 000**
Chargé	990 516	1 254 591	1 811 679	1 799 201	1 970 027	2560200
Déchargé	109 695	354 302	475 304	490 126	354 032	404500

Source : Port de Liepaja

Passé il y a peu à une activité commerciale, le port de Liepaja est un port secondaire au sein de la rangée portuaire. Liepaja est très fortement concurrencé par les installations portuaires lituaniennes. Sa vocation généraliste se trouve être en effet très proche de celle du port de Klaipeda, mais également de celle de Riga.

La situation lettone est paradoxale, voire parfois à la limite du grotesque : le port de Ventspils tente de faire face à ses difficultés dues à la diminution de son transit pétrolier en s'attaquant aux conteneurs et marchandises diverses alors que le port de Riga traite de plus en plus d'hydrocarbures. Cependant, la croissance des ports lettons provient désormais plus des

marchandises diverses que des traditionnels hydrocarbures [BEVERSKOG P., EDGREN P., JARLBORG A., 2003]. Apporter une explication précise à cette concurrence fratricide entre les ports lettons semble complexe. En effet, la Lettonie a très tôt essayé de mettre en place une politique maritime cohérente notamment via sa loi sur les ports [THE PARLIAMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA, 1994] ; il semble cependant qu'un commerce relativement sauvage joue un rôle majeur dans l'organisation portuaire lettone ce qui explique en partie ce cas de figure et la multiplication des manutentionnaires dans des ports comme celui de Riga. Au sein de la bataille de la Baltique [BASCOMBE A., 1997], et aux vues des difficultés du port de Ventspils, cette situation n'est certainement pas la meilleure pour faire face à la concurrence régionale.

2.2.2.3. La Lituanie à l'extrémité sud de la rangée portuaire

Alors qu'en Lituanie le transit joue un rôle moindre que dans les deux autres républiques baltes, le secteur des transports occupe tout de même une position importante dans l'économie nationale. La première spécificité de l'activité portuaire lituanienne provient de considérations géographiques puisqu'il s'agit de sa localisation au sud de la rangée et, par voie de conséquence, la plus éloigné du Golfe de Finlande. Les ports principaux de Lituanie sont Klaipeda et le terminal pétrolier de Butinge. Les ports lituaniens ont connu un renouveau plus lent que celui de leurs homologues baltes et ont aujourd'hui un trafic d'environ 25 millions de tonnes par an. Ils semblent d'ailleurs sous cet angle s'inscrire dans la logique de la transition économique lituanienne. Les dernières années sont plus prometteuses, leur croissance s'accélère quand certains de leurs concurrents connaissent parfois quelques difficultés (Cf. Tableau 23).

Tableau 23 : Evolution du trafic et du transit dans les ports lituaniens

Millions de tonnes	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Klaipeda	16,118	15,003	14,971	19,396	17,236	19,742
Butinge	0	0	0,69	3,48	5,061	6,073
Total	**16,118**	**15,003**	**15,661**	**22,877**	**22,297,2**	**25,816**
Part du transit(%)						
Klaipeda	67,7	67,7	84,2	64,1	45,5	44,7
Butinge	0	0	87,9	88,8	100	100
Total	**67,7**	**67,7**	**65,2**	**67,8**	**57,9**	**57,7**

Source : Port de Klaipeda, 2004.

Klaipeda, un port généraliste moyen

A l'endroit où la baie de Courlande[25] rejoint la mer Baltique s'est installé le port de Klaipeda [KULVIETIS A., 1997]. Ce port est le principal port Lituanien, pour ne pas dire l'unique avec une capacité estimée à 25 millions de tonnes en 2001 [BRODIN A., 2003]. Plus de 65 % du trafic de Klaipeda est du transit, principalement de Russie. Il était, en 1998, de 15 millions de tonnes dans lesquels les exportations comptaient pour approximativement 80 % et les importations 20 %. Le port de Klaipeda n'est certainement pas le principal port balte, mais son trafic est relativement diversifié et caractéristique des flux régionaux. L'évolution du port de Klaipeda depuis le début des années 1990 peut être décomposée en trois phases.

La première phase correspond à la réorganisation administrative et financière indispensable du port afin de s'adapter à l'économie de marché. Dans ce cadre, le port de Klaipeda est devenu un port national avec à sa tête la Direction du Port d'Etat de Klaipeda[26]. En 1996, un véritable statut juridique a été établi (Klaipeda Port Act). Dès 1993, l'autorisation a été donnée de créer des terminaux indépendants des structures portuaires existantes laissant plus d'autonomie aux compagnies et autorisant l'investissement privé (et étranger). La combinaison des ces décrets

[25] Il s'agit en fait d'une lagune c'est-à-dire un plan d'eau allongé parallèlement au tracé du littoral, peu profond, isolé de la mer par un cordon meuble de sable [PASKOFF R., 1998].
[26] Décret du 14 mai 1991.

indique que le territoire et les infrastructures portuaires appartiennent à l'Etat mais les superstructures peuvent être privatisées.

La seconde phase de cette évolution est celle de la reconquête du trafic perdu après l'indépendance et de la modernisation des infrastructures existantes. Lorsque la folie nationaliste a laissé place à la raison, le port a accepté de renouer des liens commerciaux avec les pays de la CEI. La spécialisation portuaire soviétique faisait que les anciens partenaires étaient demandeurs. Par conséquent, le port a rapidement retrouvé le fret qui était le sien avant l'indépendance lituanienne. Il a ainsi retrouvé son rôle de port d'exportation de métaux en provenance des grandes régions productrices russes ou ukrainiennes. Tout ceci s'est effectué grâce à la modernisation des infrastructures existantes.

Enfin, la troisième phase a constitué à capter de nouveaux trafics et notamment les conteneurs [SERRY A., 1999]. A partir de 1992, un programme de reconstruction a été mis en place et a débouché sur la réalisation de divers aménagements, dont les principaux sont :

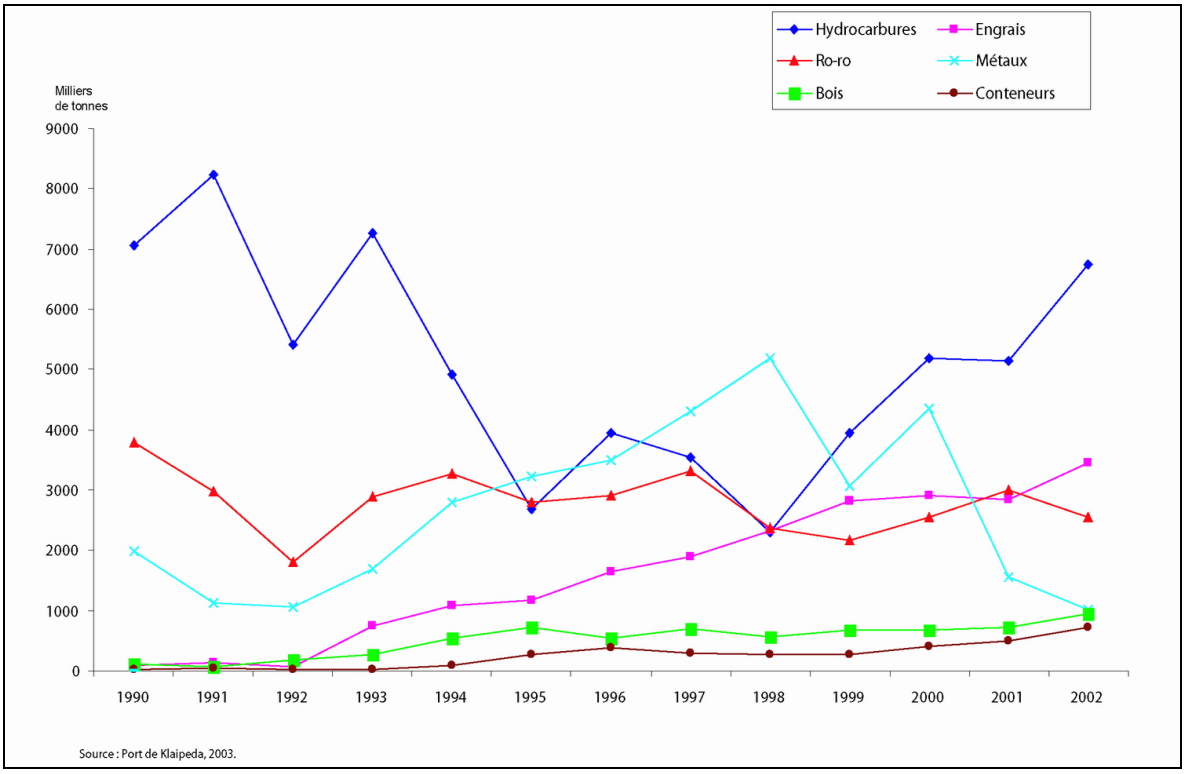
- L'amélioration et l'agrandissement du terminal ro-ro. La construction d'un nouveau quai de 200 mètres de long et d'une rampe permet l'exploitation du terminal 365 jours par an et 24 heures sur 24. L'opération est associée au projet de réorganisation du réseau ferré et à un contournement sud de la ville.
- La modernisation des terminaux destinés au transbordement des cargaisons vraquières. Un nouveau terminal vraquier pour engrais est entré en service à l'automne 1997 et un terminal pour ciment est en construction. Parallèlement, de nouvelles aires de stockage et des hangars sont réalisées ou en cours de réalisation.
- L'agrandissement et la modernisation du terminal pétrolier géré par l'entreprise « Klaipedos Nafta » ont été accélérés par la privatisation de 50 % du capital de la compagnie. Ainsi, un quai nouveau relié à une nouvelle zone de stockage est entré en service en 1998. De plus, l'approvisionnement du terminal s'effectuant uniquement par le rail, une nouvelle estacade de déchargement a été mise en service en avril 1998. Traditionnellement dédié à l'exportation de pétrole brut russe, ce terminal est aujourd'hui capable de traiter différents produits raffinés. La capacité originale était de 4,5 millions de tonnes, et après le plan de reconstruction de 1993, la capacité annuelle a été accrue jusqu'à 6,6 millions de tonnes.
- Un terminal exclusivement consacré au trafic conteneurisé a vu le jour. Entré en service en novembre 1998, la première tranche de ce terminal, d'une capacité de 150 000 EVP dont 70%

acheminés par rail, s'articule autour d'un quai de 450 mètres de long et d'un territoire de 21 hectares dont 6 sont réservés au stockage.

- L'entrée du port a été améliorée par un allongement des digues et un approfondissement du chenal jusqu'à 14,5 mètres. L'approfondissement du chenal de navigation et de la profondeur à quai était l'une des priorités du port afin de pouvoir accueillir des navires de tonnage plus important. L'histoire récente lui donne raison puisque les tempêtes de janvier 2005 ont particulièrement remué les fonds sablonneux de la région et réduit les profondeurs dans les chenaux les moins protégés. Ainsi, le port de Ventspils s'est vu partiellement bloqué et Klaipeda a récupéré une partie du trafic de ce dernier.

Le trafic du port de Klaipeda est dominé par les hydrocarbures même si ceux-ci ont connu une période difficile entre 1995 et 1998. Les métaux constituent une marchandise traditionnellement manutentionnée à Klaipeda, mais ceux-ci ont tendance à perdre de l'importance au profit des engrais et dans une moindre mesure du bois et des conteneurs. Enfin, le trafic roulier se maintient à un niveau relativement constant (Cf. Figure 38). En 2002, 19,74 millions de tonnes de marchandises sont passées par le port de Klaipeda, c'est-à-dire 14,5% de plus qu'en 2001. Le trafic conteneurisé a quant à lui augmenté de 40% pour atteindre 71 000 EVP en 2002 (source : port de Klaipeda).

Figure 38 : Structure du trafic du port de Klaipeda de 1990 à 2002



Les entreprises « Klaipedos Nafta », « Klaipeda steevedoring Company » (KLASCO), « Klaipedos Smelte » dont l'activité repose essentiellement sur les marchandises diverses, « Bega » qui a traité pour près de 2,25 millions de tonnes de vrac en 2004 (Source : Béga) essentiellement des engrais, et « Consortium Klaipedos Terminalas » (roulier et conteneurs) sont les principaux manutentionnaires du port. KLASCO domine largement et opère sur le terminal conteneur, le terminal roulier, un terminal de vrac sec, un terminal de marchandises diverses et un terminal d'engrais liquide[27].

Avec un trafic proche de 20 millions de tonnes par an depuis quelques années, le port de Klaipeda apparaît comme un port généraliste moyen qui ne semble pas pouvoir ou devoir lutter avec les plus grands ports du Golfe de Finlande. Sa localisation au sud de la rangée portuaire lui offre en effet la possibilité d'un arrière-pays quelque peu différent de Tallinn ou Saint-Pétersbourg, plutôt tourné vers le sud de la Russie, la Biélorussie, l'Ukraine et l'Asie Centrale.

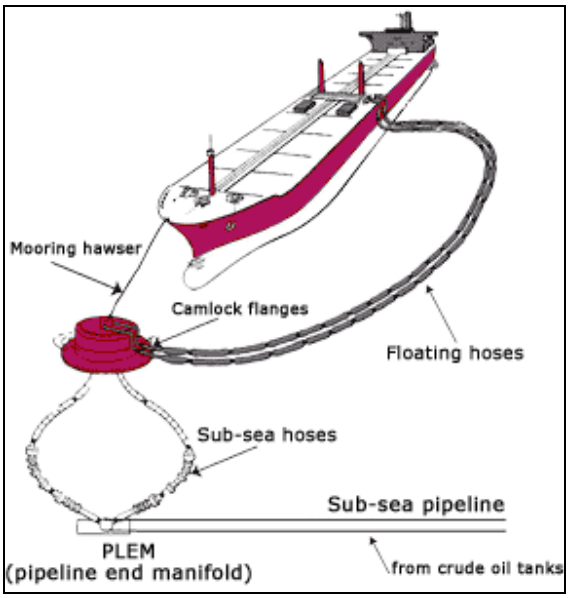
[27] KLASCO appartient au groupe « Achemos Grupe » dont l'activité première est la production d'engrais ce qui explique, en partie, le développement des activités de manutention d'engrais de l'entreprise.

De plus, le transit ne représente plus que 47,7% du trafic en 2002 contre 67,7% en 1997 (Cf. Tableau 22) ce qui peut laisser penser que la situation du port de Klaipeda diffère encore un peu plus de celle des autres ports baltes : la Lituanie offre un marché intérieur plus important que ses voisins.

Butinge, terminal moderne dépendant

Il est difficile de parler de second port lituanien pour désigner Butinge, il est même difficile de parler de port. Le terminal pétrolier de Butinge a été ouvert en juillet 1999. Il est situé près de la frontière lettone. Il s'agit en fait d'un terminal Sealine (Cf. Figure 39); une bouée située en mer est reliée au terminal lui-même par des conduites sous-marines. Le terminal est connecté à la raffinerie de Mazeikai[28] par un oléoduc de 93 kilomètres et sa capacité annuelle est de 8 millions de tonnes. Il est, à l'heure actuelle, principalement utilisé pour exporter du brut russe.

Figure 39 : Le terminal Sealine de Butinge



Source : [GEDVILAS V., LAZAUSKIENE L., VIRBICKAS J., 1997].

Rappelons que la raffinerie est elle-même connectée au réseau de conduites russe. Cependant, les aléas de la privatisation de la raffinerie, qui l'ont d'abord vu être détenue par des intérêts

[28] L'entreprise « Mazeiku Naftas » est propriétaire du terminal.

américains puis par le géant russe YUKOS (il détient 53,7% des actions) n'ont pas encore permis au terminal de donner toute sa mesure et en 2000, seulement 3,5 millions de tonnes y ont été traitées (Cf. tableau suivant). Le trafic de 6 millions de tonnes en 2002 (Cf. Tableau 22) augure de la relative bonne santé du trafic pétrolier en Lituanie si on y ajoute les 6,7 millions de tonnes ayant transité par Klaipeda, alors que les voisins lettons ont connu beaucoup de problèmes. Cependant la situation est fragile. Ainsi, depuis février 2005, Yukos se restructure et les approvisionnements en brut de la raffinerie de Mazeikai se raréfient entraînant de fait une réduction des exportations par Butinge. La conception du terminal de Butinge afin de pouvoir importer des hydrocarbures au cas où la Russie stopperait ses approvisionnements semble dans ce cas de figure avoir été un choix assez pertinent.

La position méridionale des ports lituaniens dans la rangée portuaire leur procure une spécificité qu'ils mettent désormais en avant. Par exemple, avec l'adhésion de la Lituanie à l'UE des projets proposent de développer Klaipeda et Kaliningrad en partenariat (projet 2K), afin d'éviter la concurrence en divisant l'écoulement des marchandises entre ces deux ports et d'établir un centre logistique commun. Quand la tendance régionale est à la concurrence effrénée, ce retour à une relative complémentarité ne manque pas de singularité et cette coopération peut devenir un atout dans cette nouvelle organisation portuaire même si sa faisabilité réelle peut être mise en doute car, Klaipeda étant dans l'Union Européenne alors que Kaliningrad est en Russie, celle-ci dépasse le simple cadre portuaire.

Dans l'ensemble, les ports baltes ou finlandais ont profité de leur position et de leurs conditions relativement favorables vis à vis de leurs concurrents russes. Bien que l'héritage soviétique les ait placé dans une situation de départ spécifique qui les a forcé à restructurer leurs administrations, leurs équipements et leurs systèmes de manutention, il leur a aussi permis d'exploiter la niche de trafic qui était la leur au sein de l'union pour se relever plus rapidement que leurs voisins de Russie.

2.2.3. Le réveil tardif de la Russie

L'économie russe a commencé à se redresser lentement après l'effondrement de l'Union Soviétique. La période des réformes a commencé au début des années 1990, mais cela a pris plusieurs années avant que le réveil économique se traduise par une réadaptation puis un renouveau des ports maritimes russes dans la région de la mer Baltique. Du fait que l'activité économique en Russie est principalement concentrée dans les villes principales, le développement économique hors de ces pôles urbains a d'ailleurs été lent. La crise économique en août 1998 a encore réduit l'activité en Russie, mais les exportations de Russie ont mieux survécu à cette crise que les importations, en raison de la dévaluation du rouble (Cf. Tableau 25). Ces exportations sont dominées par les matières premières, et dépendent en grande partie des tendances et du prix du marché mondial. En raison de la perte par la Russie de ses principaux ports occidentaux dans le processus d'indépendance des pays baltes, beaucoup de produits russes, ukrainiens et biélorusses en vrac transitent par les ports baltes (Cf. Tableau 24). La Russie est donc devenue dépendante des ports de la Baltique, d'autant plus que, comme nous avons pu le voir, ces ports ont su faire preuve de dynamisme afin de mieux profiter de la situation.

Tableau 24 : Evolution de la répartition du trafic maritime russe entre 1998 et 2000

Millions de tonnes	1998	1999	2000	Evolution %
Ports russes en Baltique	26	33	36	38
Ports non russes en Baltique	62	74	82	32
Autres ports russes	110	117	121	10
Trafic maritime total russe	198	224	239	21

Source : Swedish Development Advisers AB, 2002.

De grands projets portuaires ont été préparés en Russie dès le début des années 1990 afin d'accroître la capacité et de moderniser plusieurs ports. Ils sont devenus effectifs par un décret présidentiel du 3 décembre 1992.

Tableau 25 : Les principaux ports russes de la Baltique en 2002[29]

	« Vrac sec »	Vrac liquide	Cabotage	Exportations	Importations	Total
Vyborg	1,2	0	0	1,2	0	1,2
Vysotsk	3,3	0	0	3,3	0	3,3
Primorsk	0	12,4	0	12,4	0	12,4
St-Pétersbourg	30,7	10,6	0,2	35,4	4,7	41,3
Kaliningrad	4,9	4,7	0,3	9	0,6	9,9

Source : BRODIN A., 2003.

2.2.3.1. Le port de Saint-Pétersbourg, de l'incertitude au leadership

L'histoire du port de Saint-Pétersbourg et de la ville sont fortement liées dans cette ville qui a avant tout été construite pour devenir la nouvelle porte vers l'ouest, mais aussi la nouvelle capitale russe [BRODIN A., 2000]. Désormais seconde ville de la Russie, Saint-Pétersbourg abrite des infrastructures portuaires d'importance nationale malgré les divers obstacles qui se sont opposés à son redressement.

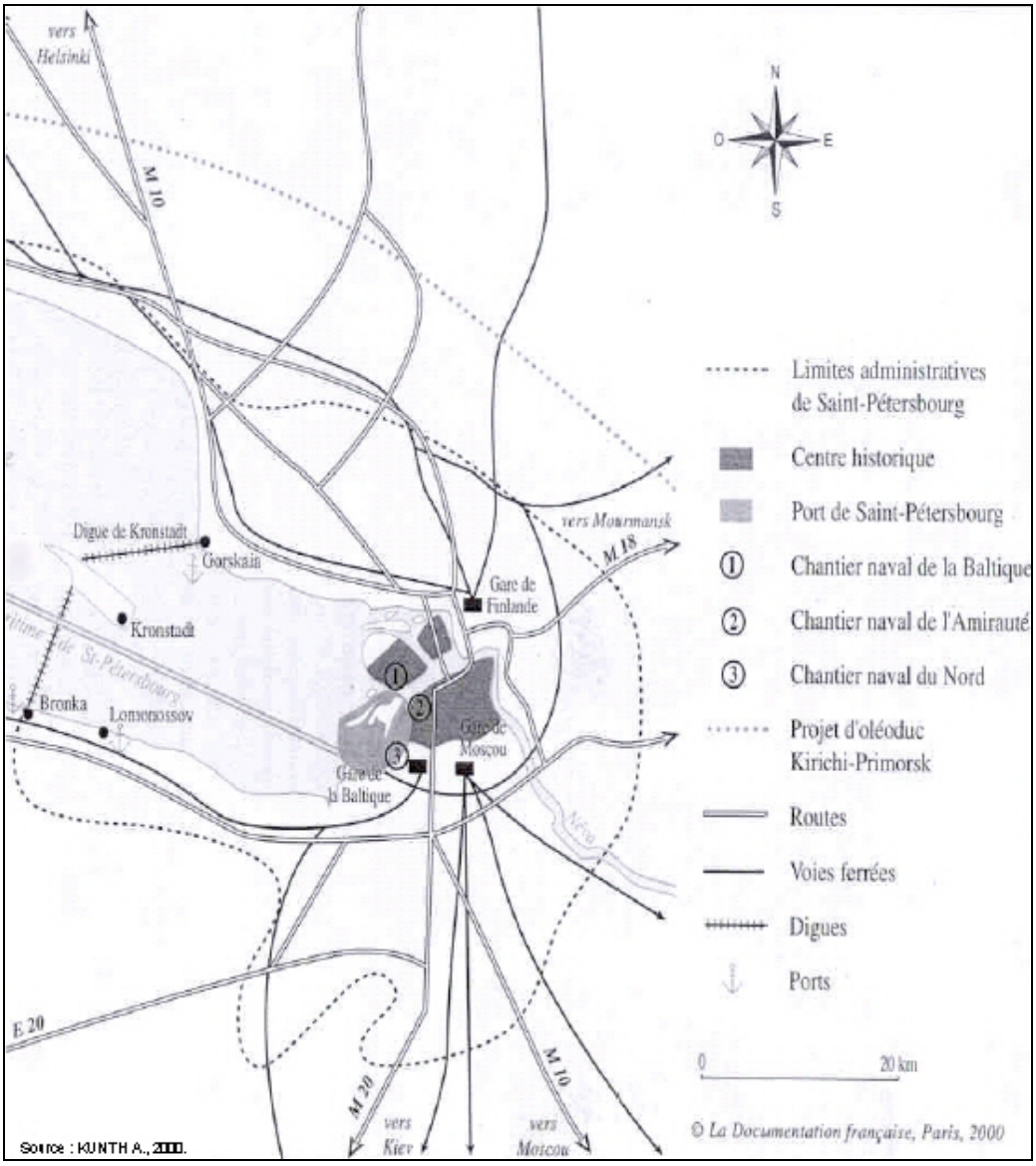
[29] L'auteur a ici fait le choix d'une schématisation simpliste afin de pouvoir comparer rapidement l'ensemble des ports russes, ce qui constitue le principal intérêt du tableau. Il faut entendre par vrac sec toutes les marchandises qui ne sont pas du vrac liquide et il est évident que le trafic du port de Saint-pétersbourg ne se limite pas à du vrac.

Une restructuration lente et chaotique

Le port de Saint-Pétersbourg lui-même correspond aux infrastructures portuaires gérées par l'autorité portuaire du port de Saint-Pétersbourg. Un décret du ministère de la Propriété fédérale (1992) institue une Autorité portuaire (AMP), officiellement enregistrée en 1994, dirigée par un représentant du ministère des Transports, qui reste propriétaire des infrastructures, et une administration autonome, le Port Maritime de Saint-Pétersbourg (PMSP), qui en assure l'exploitation. Le capital est détenu par l'Etat et la Région (20 %), le personnel et le management (51 %), et le public (29 %). L'AMP est dotée d'une concession à perpétuité des installations portuaires, et contrôle, avec ses filiales, la quasi-totalité du trafic dans le port intra muros. Le Port Maritime de Saint-Pétersbourg, notamment en raison de son antériorité, exerce de fait des prérogatives revenant à l'AMP. Par exemple, il loue les aires de stockage et entrepôts aux transitaires, rénove ou modernise les terminaux. Le Grand Port de Saint-Pétersbourg englobe, quant à lui, toutes les entreprises manutentionnant des marchandises à l'intérieur du territoire de la ville de Saint-Pétersbourg.

Comptant pour environ 55% du trafic total en 2001 et 2002, le PMSP est la principale entreprise du port alors que d'autres sociétés se partagent le reste du trafic. La position monopolistique du PMSP est patente. Les entreprises de manutention, apparues après 1995, exercent leur activité à la périphérie du port, jusqu'à plus de trente kilomètres de la ville. Au sein de ce dernier, en revanche, la répartition des quais révèle bien l'omniprésence du PMSP : sur les 112 recensés, 108 sont placés sous sa direction. Néanmoins, les nouvelles compagnies maritimes ont apporté une part de fret importante au bilan d'exploitation du «Grand port», réunissant Bronka, Gorskaïa, Lomonossov et Saint-Pétersbourg (Cf. Figure 40). Avec 5,9 millions de tonnes de marchandises transbordées en 1998, et une hausse de 65% en deux ans, elles ont assuré pour plus de 27 % du trafic [KUNTH A., 2000].

Figure 40 : Port de Saint-Pétersbourg et infrastructures de transport



Le réveil inattendu

Le Grand Port de Saint-Pétersbourg a connu un trafic de 41 millions de tonnes en 2002 (Cf. Tableau 26) et son plan de développement prévoit un trafic de 58 millions de tonnes en 2010. La croissance, la réorientation et la diversification de son activité ont permis à la Russie de réduire sa dépendance à l'égard des infrastructures portuaires baltes. Le développement du port de Saint-Pétersbourg, à partir de 1992, n'avait rien d'une évidence. Le trafic s'est en fait contracté

jusqu'en 1994. Des aspects physiques renforçaient le scepticisme quant à son futur : l'accès y est difficile. Le fond du Golfe de Finlande est peu profond, et les navires doivent emprunter un chenal de 50 kilomètres, l'attente et l'encombrement ralentissent la navigation. Si les visiteurs n'ont jamais caché leur admiration pour la beauté architecturale du centre historique de Saint-Pétersbourg, le site est des plus malencontreux. Le fond étroit du Golfe de Finlande est pris par les glaces trois mois par an et le chenal, qui doit constamment être dragué, est alors ouvert par des brise-glaces [RADVANYI J., 1990]. Dans le chenal, la houle est amplifiée par l'orientation des rives ce qui multiplie les risques d'inondation. C'est ce qui a décidé les autorités à construire un système de digues à hauteur de Kronstadt. Cette digue demeure contestée et n'élime pas les faibles conditions nautiques du site [RADVANYI J., 2000]. Aujourd'hui, le port est à l'étroit, derrière la digue de Kronstadt, qui ferme le fond du Golfe de Finlande et la baie de la Neva. Le trafic au cours de la période hivernale est en fait le tiers de ce qu'il est en été (Cf. Figure 7).

Tableau 26 : Evolution de la structure du trafic du port de Saint-Petersbourg, 1992/2002

	1992		1994		1996		1998		2002	
	Milliers de tonnes	%	Milliers de tonnes	%	Milliers de tonnes	%	Milliers de tonnes	%	Milliers de tonnes	%
Bois	46	0,4	120	1,1	1020	6,3	1107	5,1	2893	7
Charbon, minerais	810	6,6	1540	14,2	1650	10,3	408	2	2350	5,7
Céréales	7712	63	448	4,1	176	1,1	104	0,6	984	2,3
Conteneurs	1010	8,2	906	8,3	1208	7,5	1643	7,7	6767	16,4
Hydrocarbures	0	0	1752	16,2	3751	23,4	4648	21,7	10613	25,7
Métaux	790	6,5	2130	19,6	2569	16	4342	20,2	9072	22
Produits chimiques	160	1,3	756	7	1040	6,5	1980	9,3	4288	10,4
Marchandises diverses	1707	14	3171	29,5	4632	28,9	5337	33,4	4377	10,5
Total	12235	100	10823	100	16046	100	19569[30]	100	41344	100

Sources : Seanews.ru, 2002.

[30] D'après le port de Saint-Pétersbourg, le trafic en 1998 était de 21,5 millions de tonnes.

Tant d'obstacles à la navigation et un port qui se sent à l'étroit derrière la digue n'ont pas empêché le trafic d'être multiplié par 3,5 en 10 ans, passant de 12 millions de tonnes en 1992 à 41,3 en 2002 (Cf. Tableau 26). C'est toute la structure des marchandises manutentionnées dans le port de Saint-Pétersbourg qui a évolué. Ce dernier est passé d'une spécialisation marquée pour l'importation des céréales sous l'ère soviétique à une vocation multifonctionnelle à l'exportation (Cf. Tableau 25). Ainsi, l'essor du trafic conteneurisé à Saint-Pétersbourg corrobore les éléments entrevus plus haut concernant la croissance du nombre d'EVP en provenance de la Russie manutentionnés dans le port de Hambourg (Cf. Tableau 14). Les importations de céréales ne représentaient déjà plus que 4,1 % du trafic en 1994, et ne jouent plus qu'un rôle mineur, avec 2,3 % du trafic en 2002. A l'opposé, les exportations de bois et de métaux, qui représentaient respectivement 0,4 % et 6,5 % du trafic en 1992, en représentent 7 % et 22 % en 2002. Les exportations d'hydrocarbures, inexistantes en 1992, représentent 25,7 % soit 10,6 millions de tonnes en 2002 - elles en sont devenues le premier poste dès 1994 (le port a dû improviser des solutions, en réaménageant des citernes prévues pour l'approvisionnement en fuel des navires). Les exportations assurent aujourd'hui 90 % de l'activité du port. Elles placent Saint-Pétersbourg au débouché d'un hinterland de plus en plus étendu. Le bois provient de Carélie. L'acier (Magnitogorsk, Tchélyabinsk), l'aluminium (Krasnoyarsk, Bratsk) et le nickel (Norilsk) proviennent de Sibérie. Le pétrole provient de la Volga (Tatarstan, Bachkortostan) et de la Caspienne (Kazakhstan). La modification du trafic s'est rapidement faite sentir mais les infrastructures ont connu une période plus longue de transition et d'adaptation [CREL F., 2001]. Ce trafic se réparti entre 54 bassins offrant une longueur de quai de 8,4 kilomètres. Parmi les entreprises, First Container Terminal (PKT en Russe) opère sur le principal terminal à conteneurs du port. 438 000 EVP ont transité par ce terminal en 2002 et la capacité devrait être de 1,3 millions en 2003. PKT est une branche de la National Container Company (NKK) qui possède d'autres terminaux à Olya et Novorossiysk et qui en développe un nouveau à Oust-Louga. Le second terminal pour conteneurs du port est celui de Petrolesport ayant manutentionné 70 000 EVP en 2002 et allant étendre ses capacités, notamment grâce à la prise de participation de HHLA, jusqu'à 220 000 EVP en 2006 et 500 000 en 2015 (Source : Petrolesport). A Bronka, le pétrolier finlandais Neste a construit un terminal pétrolier dont la première tranche offre une capacité de 4 millions de tonnes. A Lomonossov, l'activité est axée sur les vracs sec (métaux) et la conteneurisation.

Le port de Saint-Pétersbourg dispose d'atouts laissés à l'abandon, comme son accès au système des «cinq mers», afin d'exploiter encore mieux son arrière-pays qui coïncide avec le coeur économique de la Russie. A l'opposé, il pâtit du manque de place. Encerclé par la ville, le port entreprend désormais de s'étendre au delà de la digue de Kronstadt, qui abrite ses prolongements Gorskaïa, Lomonossov et Bronka. C'est toute la partie russe du Golfe de Finlande qui est un chantier portuaire avec des projets plus ou moins aboutis visant à accroître la capacité portuaire russe.

2.2.3.2. Le développement des infrastructures portuaires du Golfe de Finlande

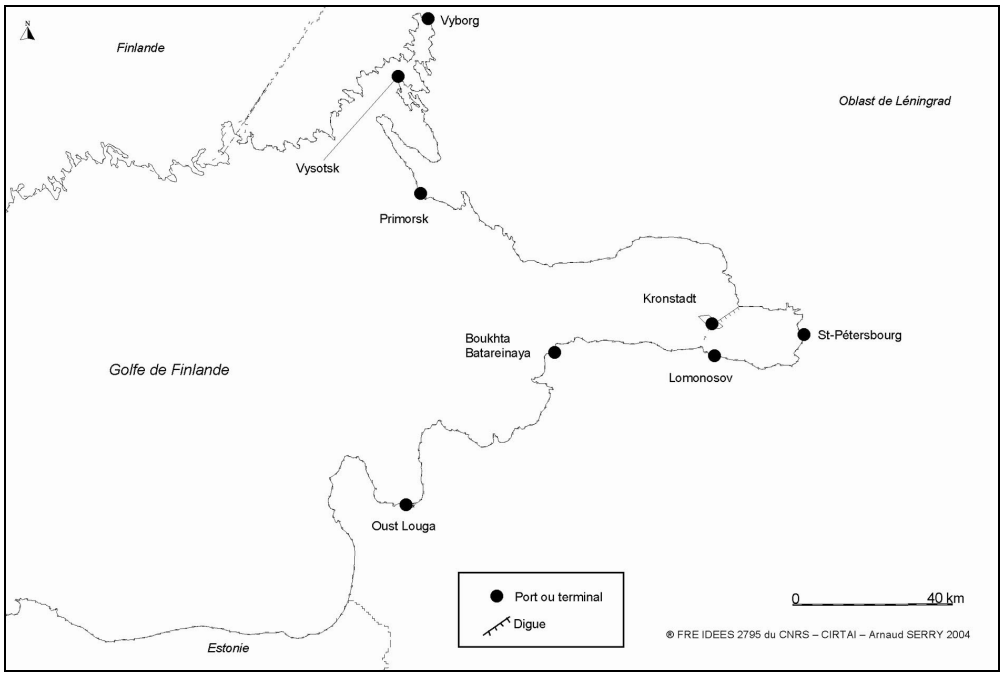
En raison du manque de financement et de problèmes législatifs, le développement des nouvelles infrastructures (Cf. Figure 41) a été lent et parfois même chaotique. L'exemple le plus représentatif est sans aucun doute le projet portuaire d'Oust-Louga. Le port de la baie d'Oust-Louga, proche de la frontière estonienne devait traiter des vracs (charbon), du bois et des conteneurs, d'une capacité finale de 35 millions de tonnes. Initié dès 1994, temporairement abandonné, maintes fois retardé, le port a été officiellement inauguré en décembre 2001 et il devait être opérationnel à l'été 2002, ce qui, dans les faits, n'était toujours pas le cas. Seul le terminal charbonnier est entré en service en mai 2003. Cependant, la Russie, perdant une partie significative de ses revenus en honoraires auprès des ports baltes ou en taxes douanières, a investi en masse dans la construction de ports sur son propre territoire a partir de 1998. Ces investissements en infrastructures portuaires se sont dès lors concentrés dans le Golfe de Finlande qui regroupe l'ensemble des ports et des projets portuaires russes de la Baltique, à l'exception de Kaliningrad situé bien plus au sud.

Les ports de Vyborg et de Vysotsk sont situés à environ 60 kilomètres à l'est de la frontière finlandaise. Ces deux ports, qui ne sont pas nouveaux et restent relativement modestes, sont orientés vers l'exportation : Vysotsk pour le charbon et le fer, Vyborg pour le métal, le papier et le bois. Le trafic de ces deux ports est de l'ordre de 2 à 3 millions de tonnes par an. Cependant, Lukoïl a ouvert nouveau terminal pétrolier dans le port de Vysotsk en juin 2004. La première tranche est d'une capacité de 2,5 millions de tonnes par an et il devrait, à terme, avoir une capacité de 10 millions de tonnes.

Le projet portuaire de Batareïnaïa, à 60 kilomètres à l'ouest de Saint-pétersbourg, concernait lui aussi les hydrocarbures puisqu'il y était prévu la construction d'un terminal d'une capacité de 15 millions de tonnes, dont une première tranche de 7,5 millions de tonnes. L'administration de la région de Leningrad a déclaré ce projet inutile en 2004. Cependant, il n'est pas à exclure que les acteurs privés ou les entreprises parties prenantes dans ce projet (Surgutneftegaz) essaient de le relancer.

Le port de Primorsk, sur la frontière avec la Finlande, doit devenir le second terminal pétrolier russe (une capacité de 50 millions de tonnes), après Novorossiisk (55 millions de tonnes). Le projet est soutenu par Transneft, qui opère le réseau d'oléoducs, et construit une liaison avec la raffinerie de Kirichi, et par Sugurtneft, qui contrôle la raffinerie. La première tranche (12 millions de tonnes) offre un prix de chargement inférieur de 4 dollars à celui que pratiquent les terminaux baltes (Klaipeda, Ventspils). Le terminal pétrolier de Primorsk peut accueillir des navires d'un tirant d'eau maximum de 15 m, d'une longueur de 307 mètres et n'accepte que les navires à double coque. Etant donné le rôle majeur joué par ce terminal dans l'organisation des échanges de vrac liquide dans la région, son étude ne peut être dissociée de celle du cas spécifique des hydrocarbures.

Figure 41 : Les ports russes du Golfe de Finlande



2.2.3.3. L'activité portuaire à Kaliningrad

Plus connu pour sa fonction militaire, concentrée dans le port de Baltisk[31] et son port de pêche que pour sa fonction commerciale, le port de Kaliningrad est à l'extrémité sud de la rangée. Il a été ouvert pour le commerce international au début des années 1990. Situé sur les rives de la rivière Pregolia, il est connecté à la mer Baltique par un chenal de 43 kilomètres et d'un tirant d'eau maximal de 9 mètres qui réduit d'ores et déjà ses possibilités. Le port est centré sur 4 bassins offrant 3 kilomètres de quai. Il offre désormais une capacité annuelle de 18 millions de tonnes. Le trafic du port est dominé en tonnage par les exportations (Cf. Tableau 27), essentiellement de vrac sec et les hydrocarbures. Après de années difficiles jusqu'en 1994 puis une croissance lente, le trafic a décollé en 2002 pour atteindre 9,5 millions de tonnes. Le trafic conteneurisé y est croissant (75 000 EVP en 2004).

Le port et son trafic sont sous l'influence de l'entreprise Port Commercial Maritime de Kaliningrad qui occupe 2 des bassins et assurait près de la moitié du trafic de 2002 avec 4 millions de tonnes (Cf. Tableau 27).

Le Port de Pêche de Kaliningrad (entreprise d'Etat) assure également des activités maritimes commerciales et marchandes. On y manutentionne essentiellement du vrac sec et gère un terminal roulier. C'est également le cas du Port Fluvial de Kaliningrad. La manutention des hydrocarbures est répartie entre trois acteurs principaux à Kaliningrad. Dans le port stricto-sensu, cette activité est gérée par l'entreprise d'Etat Kaliningrad Port Oil Terminal. Baltijsk Oil Terminal Company (BNK), entreprise privée, gère un terminal pétrolier à Baltisk. Enfin, Lukoïl a mis en service un terminal pétrolier à Izhevskoye, sur le chenal à 20 kilomètres en aval de Kaliningrad, afin notamment d'exporter la production de sa plateforme D6 inaugurée en mars 2004. La capacité actuelle de 3,3 millions de tonnes devrait être portée à 4,5 millions.

En novembre 2000 LUKOIL a ouvert un nouveau terminal d'importation et d'exportation de pétrole brut et produits pétroliers sur la péninsule de Vostochny en dehors de Kaliningrad. Les hydrocarbures produits par Kaliningradmorneft (filiale de LUKOIL) sont acheminés au terminal par chemin de fer. La capacité initiale de 700000 tonnes par an a grimpé jusqu'à 1,5 million en

[31] Sa qualité de port libre de glaces même en hiver en a fait la principale base navale russe dans la région, abritant jusqu'à 500 000 soldats en plein cœur de la guerre froide.

2001, et entre 4 et 5 l'année ensuite. Le terminal accueille surtout la production de la plateforme D-6 depuis 2003.

Tableau 27 : Structure du trafic du Port Commercial Maritime de Kaliningrad en 2003 et 2004

En Milliers de tonnes	2003	2004
Exportation	3 320,90	3 929,50
Cellulose en balles	41,9	26,5
Coke	470,9	615,8
Bois	87,9	84,7
Produits chimiques sous emballage	39,7	70,5
Métaux	1 198,00	1 457,50
Ferraille	104,1	67,1
Vrac liquide	25,8	38,8
Conteneurs	96,9	184,8
Vrac chimique	357,6	224,7
Ferraille d'acier	383	416,9
Bois de sciage	18,8	8,6
Divers	44,8	28,9
Fonte	451,5	704,7
Importations	752,9	920,7
Céréales	234,5	280,8
Viande surgelée	49,8	53,8
Poisson surgelé	3,6	7,6
Conteneurs	225,2	329,2
Bitume	160,6	201,2
Divers	73,2	48,1
TOTAL	4 073,80	4 850,20

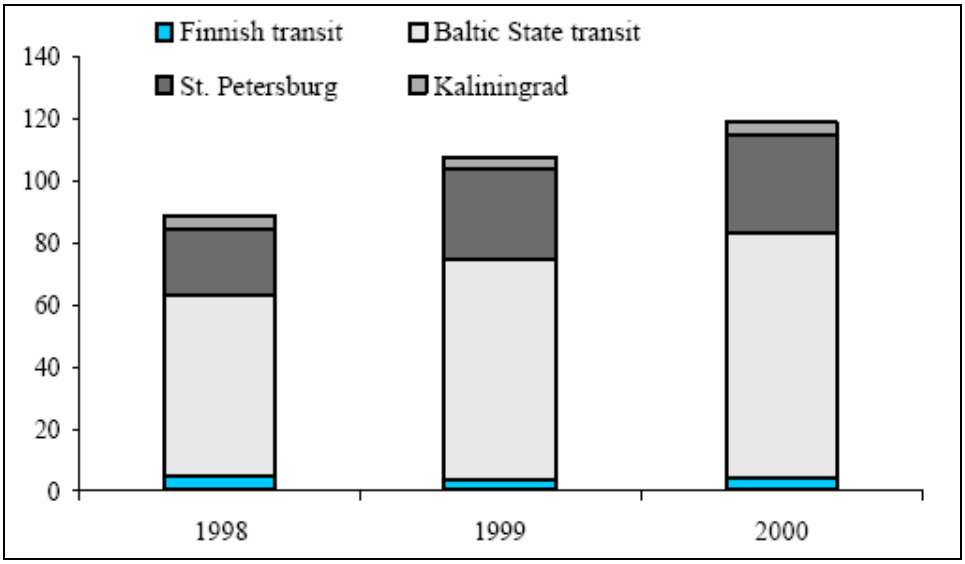
Source : Port Commercial Maritime de Kaliningrad, Seanews, 2005.

Le port de Kaliningrad est moins fréquenté par les chargeurs étrangers que les ports des pays baltes. Essentiellement parce que son arrière-pays est de fait relativement limité. Par exemple, un transport par train au départ de Moscou dure entre 25 et 28 heures et coûte plus cher qu'un transport vers Klaipeda ou Saint-Pétersbourg. Les échanges entre Kaliningrad et son hinterland sont freinés par les formalités de passage de frontières.

Le trafic total des ports russes était de 198 millions de tonnes en 1998 (Cf. Tableau 24). La part des ports de la Baltiques, essentiellement Saint-Pétersbourg et Kaliningrad, était d'environ 22 %, tandis que les ports de la mer Noire représentaient plus de 50 %, les ports d'Extrême-Orient 18 % et les ports nordiques autour de 8 % de la cargaison (Source : BRODIN

A., 2003). Il est évident que, malgré la part de la mer Noire, la mer Baltique revêt une grande importance pour le commerce et le transport russe. En veut pour preuve l'importance du transit russe dans les ports baltes ou finlandais (Cf. Figure 42). Nous pourrions même ajouter à la seule circulation des marchandises une importance politique due à des raisons historiques.

Figure 42 : Transit russe dans les port de la rangée (Millions de tonnes)



Source : Swedish Development Advisers AB, 2002.

Une conclusion intéressante émane de l'observation des ports russes et de leur évolution au cours des dernières années : lorsque les investissement privés ne sont pas majoritaires, voire uniques, les projets ont du mal à aboutir ; les projets privés diffèrent très nettement des volontés étatiques. Les ports russes fonctionnent selon un schéma semblable à celui de leurs concurrents baltes: les destinations des importations sont dans la même zone d'influence puisqu'il s'agit surtout des villes de Saint-Pétersbourg et de Moscou. Les origines des exportations sont lointaines, et se situent le plus souvent en Sibérie et en Asie centrale. La construction des nouveaux terminaux dans le Golfe de Finlande fait du littoral russe une importante région portuaire. Il serait néanmoins hâtif de considérer que ces constructions risquent de réduire quasiment à néant l'activité de certains ports baltes; la Russie possède un potentiel assez riche pour donner du fret à tous les ports baltes [KUNTH A., 2000].

Au delà d'un l'intérêt de tous les ports étudiés pour le transit russe se dégage une organisation commune établissant une relation privilégiée entre la rangée portuaire et les ports d'Europe occidentale : ceux de la rangée nord européenne sont des pivots qui la mette en contact avec l'océan mondial alors que ceux de la mer Baltique se positionnent comme des terminaisons logiques des lignes roulières. Seuls quelques flux de vrac échappent à cette organisation dominante, parmi lesquels nous trouvons notamment les vrac liquides qui comptaient tout de même pour près de la moitié du trafic totale en 2002 (Cf. Tableau 10). Les hydrocarbures russes exportés en grande quantité depuis quelques années constituent sans aucun doute la marchandise la plus convoitée dans la région, mais peut-être également l'une des plus volatiles.

2.3. LES HYDROCARBURES : TRAFIC MAJEUR D'UNE FAÇADE EN RECOMPOSITION

Les hydrocarbures méritent une approche particulière pour deux principales raisons : leur part dominante des les trafics portuaire et l'importance qu'ils revêtent pour l'économie russe. Les vracs liquides comptaient en effet pour près de 50 % du trafic total des ports de la rangée en 2002. Les exportations d'hydrocarbures, vitales pour l'économie russe, représentent une manne de trafic que tous les ports régionaux se disputent. L'URSS a longtemps considéré son secteur énergétique comme un instrument politique tout autant qu'une ressource économique. Après la chute de l'URSS, la Russie a tenté de conserver cet usage géopolitique de la manne pétrolière, tout en subissant certains effets en retour sur sa vie politique intérieure. Les ports qui assurent environ la moitié des exportations vers les marchés occidentaux, ne sont pas tous situés sur le territoire russe et ne peuvent supporter une augmentation substantielle des exportations par voie maritime. En tout état de cause, les détroits du Bosphore sur la mer Noire et de l'Oresund constituent un autre facteur limitant des exportations : ils n'autorisent pas le transit de supertankers dont la capacité excède 150 000 tonnes.

Parmi les ports baltes ou finlandais, certains ont tiré bénéfice de l'organisation soviétique des réseaux de transport (Cf. Annexe 7) alors que d'autres ont très tôt élaboré des politiques agressives afin de capter d'avantage de pétrole russe. La situation des ports russes sur la Baltique, plus délicate dans un premier temps, est bouleversée, et surtout renforcée, depuis l'ouverture de nouvelles infrastructures au début des années 2000.

2.3.1. La croissance du trafic d'hydrocarbure

Depuis 1990, l'évolution du trafic d'hydrocarbures a été rapide et marquée par des moments charnières dont le plus important est certainement l'ouverture, en 2002, du terminal pétrolier de Primorsk, dans la partie russe du Golfe de Finlande. Moscou a rapidement levé nombre d'obstacles aux exportations de produits pétroliers, notamment pour faire face à la crise économique. Les effets s'en sont fait aussitôt sentir dans les ports baltes, qui ont enregistré une hausse notable des volumes de pétrole et produits dérivés transitant, passés de 28,7 millions de tonnes en 1995 à 44,7 en 1997 (sources : autorités portuaires compilées par l'auteur). Dopés par des exportations pétrolières russes en forte croissance, la répartition du trafic d'hydrocarbures au

sein des ports de la façade met au grand jour l'opposition qui y règne entre captation de ce trafic et indépendance économique, voire politique.

2.3.1.1. Un trafic pétrolier doublé entre 1997 et 2002

Tous les ports, à l'exception de Ventspils, ont connu une croissance de leur trafic pétrolier entre 1997 et 2002 (Cf. Tableau 28) ; c'est en fait le trafic total d'hydrocarbures dans la région qui a progressé (Cf. Figure 43). Le volume de pétrole et de produits pétroliers manipulés dans les ports a presque doublé entre 1997 et 2002, passant de 47,9 à 90,7 millions de tonnes.

Tableau 28 : Evolution du trafic pétrolier dans les ports de la rangée de 1997 à 2002

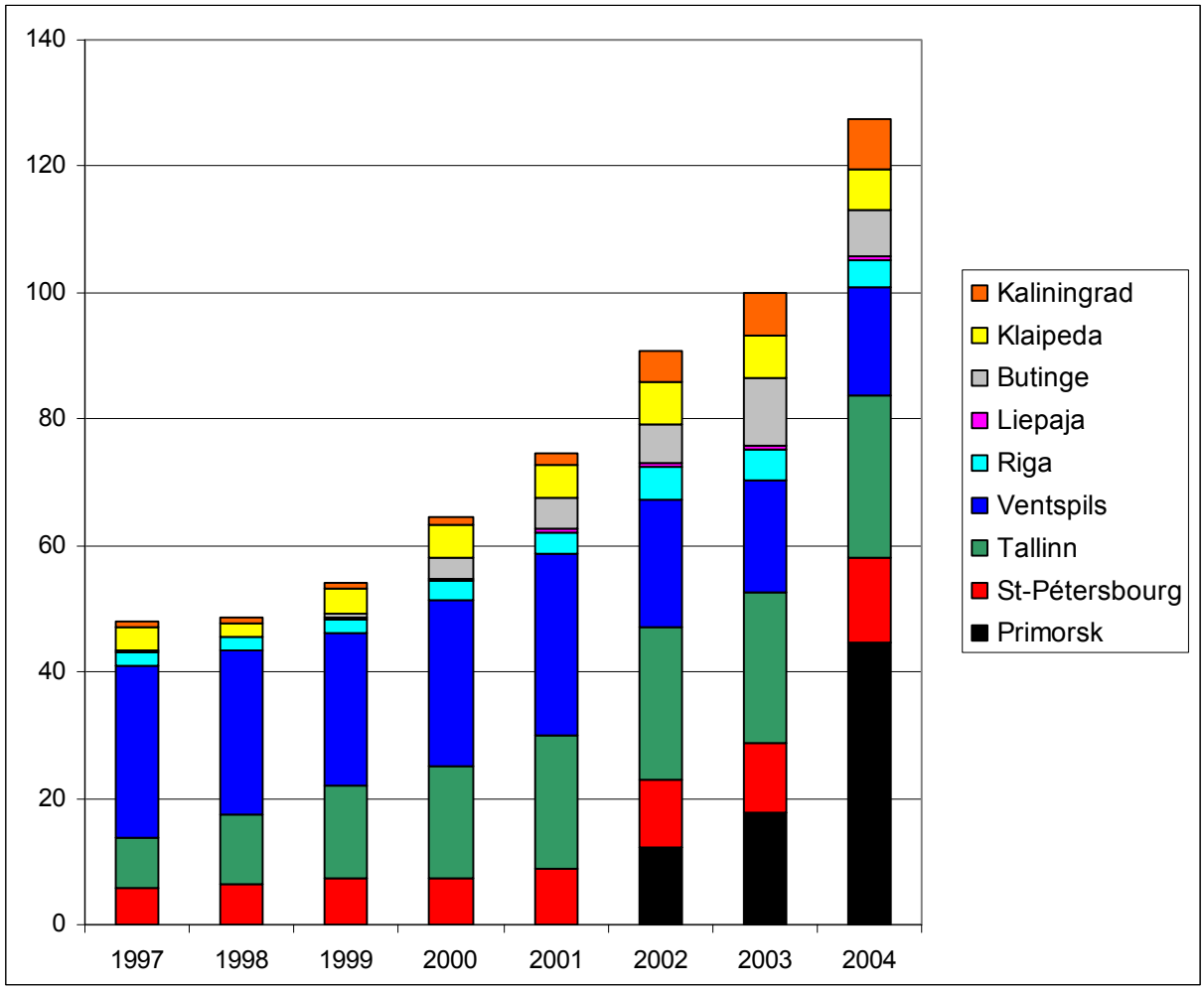
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Primorsk						12,2
St-Pétersbourg	5,8	6,4	7,4	7,4	9	10,6
Tallinn	8,1	11,1	14,5	17,8	21	24,3
Ventspils	27,1	26	24,3	26,3	28,7	20,1
Riga	2,1	2	2,2	2,8	3,4	5,2
Liepaja	0,3	0,1	0,2	0,4	0,5	0,7
Butinge			0,7	3,5	5,1	6,2
Klaipeda	3,6	2,2	3,9	5,2	5,1	6,7
Kaliningrad	0,9	0,9	0,9	1	1,9	4,7
Total	**47,9**	**48,7**	**54,1**	**64,4**	**74,7**	**90,7**

Sources : Autorités portuaires, [OJALA L., KOSKINEN M., 2004]

Dans le port de Tallinn, ces volumes ont même été multipliés par 3 au cours de cette même période. Depuis sa mise en service en 1999, le terminal pétrolier de Butinge a connu un trafic croissant pour atteindre 6,7 millions de tonnes en 2002. Le trafic d'hydrocarbures par les ports multifonctionnels régionaux (Saint-Pétersbourg, Riga et Klaipeda) respecte le schéma global puisqu'il a doublé au cours de la période étudiée. C'est également le cas du trafic par Liepaja mais les quantités qui y transitent restent nettement plus faibles. L'évolution du trafic pétrolier par le port Kaliningrad est plus intéressante puisque ce trafic anecdotique en 1997 représentait près de 5 millions de tonnes en 2002. Les investissements de Lukoïl dans un terminal relié à la

nouvelle plateforme en baltique expliquent en grande partie cette croissance. Le port de Primorsk exporte uniquement du pétrole brut, tout comme le terminal lituanien de Butinge (situation paradoxale car ce terminal est directement relié à une raffinerie). Le trafic dans le port de Saint-Pétersbourg est essentiellement constitué de produits pétroliers tout comme celui de Klaipeda, Liepaja et de Riga, alors que depuis 1997 le port de Tallinn connaît un trafic de brut croissant même s'il reste minoritaire (7 millions de tonnes en 2002) [OJALA L., KOSKINEN M.M., 2004]. L'ensemble de ces flux sont des flux à l'exportation, d'ailleurs les terminaux, à l'exception de celui de Butinge, ne sont pas aptes à traiter des flux à l'importation.

Figure 43 : Evolution et structure du trafic pétrolier de 1997 à 2004



Sources : Autorités portuaires, [OJALA L., KOSKINEN M., 2004]

Déjà en 1997, les ports de la façade comptaient pour beaucoup dans le trafic régional d'hydrocarbures. Etant donné l'augmentation qu'a connu ce type de trafic depuis la mise en service de nouveaux terminaux pétroliers (en 2000, le trafic des ports de Tallinn/Muuga et de Saint-Pétersbourg étaient respectivement de 9 et 20 millions de tonnes), on voit clairement apparaître son importance tant au niveau local que régional ou désormais international. La façade joue un rôle croissant dans l'approvisionnement de l'Union Européenne en hydrocarbures russes. Le trafic n'y est plus concentré dans un seul point mais plusieurs terminaux assurent les exportations pétrolières russes.

2.3.1.2. Le renouveau des exportations russes d'hydrocarbures

Après les années difficiles qui ont suivi la disparition de l'URSS et la crise de 1998, la Russie reprend aujourd'hui sa place d'acteur central du marché pétrolier mondial (Cf. Annexe 6). Certains experts estiment même qu'elle pourrait sinon se substituer à l'Arabie saoudite, du moins devenir une alternative crédible au pétrole moyen-oriental pour garantir l'approvisionnement énergétique des Etats-Unis, de l'Asie et de l'Europe. Les compagnies pétrolières et les autorités gouvernementales russes affichent elles-mêmes cette ambition. Alors que certains grands producteurs actuels (Venezuela, Nigeria) ou potentiel comme l'Irak se trouvent en situation de grande instabilité, la Russie semble disposer des ressources et des moyens pour fournir du pétrole à long terme à un prix raisonnable, en particulier à l'Union européenne.

Une croissance soutenue des exportations vers l'Europe

Les estimations des réserves de pétrole sont extrêmement variables en fonction des modes de calcul (de 5,7 à 15 % des réserves mondiales). Toutefois, la production pétrolière russe[32] est concentrée dans deux régions, Sibérie occidentale (69 %) et Volga-Oural-Sibérie occidentale (26 %) dont les réserves sont déjà très largement entamées. Les principaux gisements non ou peu exploités se situent en Sibérie orientale, en Extrême-Orient et dans la région de Timan-Pechora

[32] Le sujet n'est pas ici l'étude de la production pétrolière russe. La littérature la concernant est abondante. Il est d'ailleurs possible de se référer à des publications récentes pour approfondir le thème, par exemple : KUBONIWA M., TABATA S., USTINOVA N., « How Large Is the Oil and Gas Sector of Russia? A Research » in Eurasian Geography and Economics Vol. 46, No. 1: 68-76, 2004.

(République de Komis, région des Nenets). Mais les conditions de production y sont plus difficiles et plus coûteuses et nécessitent de lourds investissements.
La Russie est le deuxième exportateur mondial de pétrole derrière l'Arabie Saoudite. Les exportations sont en nette augmentation depuis 1999, année du redémarrage relatif de l'économie russe après la crise des années 1990 dont le paroxysme a été atteint en 1998 et, essentiellement en raison de la dévaluation du rouble et de la hausse du prix du pétrole. En 2002, 55% du pétrole russe a été exporté par la voie maritime (Cf. Annexe 16), contre 40% par conduites et seulement 5% par le rail [LIUHTO K., 2003]. La Russie vend plus de 85 % de ses produits pétroliers en dehors de la CEI. L'UE absorbe 53 % des exportations de pétrole russe, ce qui représente 16 % de sa consommation. Ces proportions vont mécaniquement augmenter avec l'élargissement de l'UE aux pays d'Europe centrale et orientale en 2004, puisque l'approvisionnement pétrolier de ces derniers provient à près de 90 % de la Russie. Plus de 80% des échanges d'hydrocarbures entre l'union Européenne et la Russie utilisent des corridors de transit. Le transport via des ports russes en mer Baltique constitue une exception majeure [LAURILA L., 2002]. Des solutions alternatives à ces corridors s'imposent pour éviter tout blocage de pays tiers ou autoriser un accroissement des capacités. Le lien entre l'augmentation du trafic pétrolier par les ports baltes et la croissance des exportations est, d'ailleurs, ici remarquable.

Les insuffisances du réseau d'acheminement d'hydrocarbures

Auparavant sous contrôle de l'Etat, le secteur pétrolier a été très largement privatisé depuis 1992, tout en restant entre des mains russes. On compte actuellement une petite dizaine de compagnies dont les deux principales, Lukoil et Yukos-Sibneft, possèdent respectivement 19,7 et 19,4 milliards de barils de réserves prouvées et assurent chacune environ 20 % de la production russe.

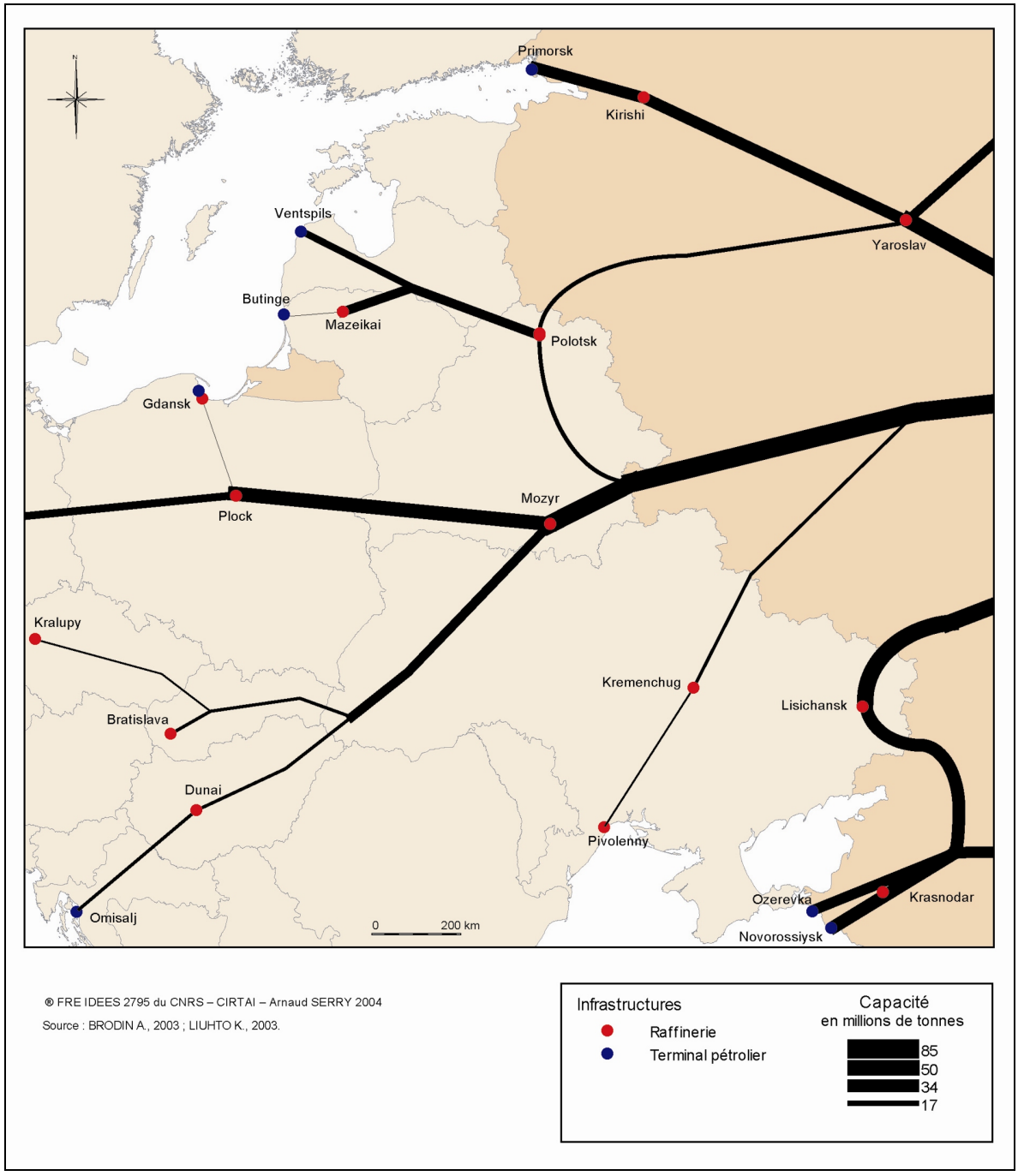
Les investissements étrangers seront indispensables à la modernisation du réseau de transport du brut russe, point faible de l'industrie pétrolière. Pour pouvoir se développer, les compagnies russes ont besoin d'exporter leur production. Or, pour l'heure, elles se heurtent à deux obstacles majeurs :

- d'une part le réseau des oléoducs demeure sous le contrôle unique de l'entreprise publique Transneft qui peut imposer ses conditions ;

- d’autre part il est déjà au maximum de ses capacités (environ 188 millions de tonnes de pétrole exportées par an).

Parallèlement, la Russie ne dispose pas assez de débouchés maritimes accessibles et utilisables toute l’année. Les projets d’oléoducs, terminaux pétroliers et d’installations portuaires se multiplient. Ils visent à accroître substantiellement, au cours de la prochaine décennie, la capacité d’exportation du brut russe vers l’Europe, les Etats-Unis et l’Asie. L’objectif est également de permettre l’évacuation du pétrole de la mer Caspienne alors que de nombreux projets – dont certains ont été réalisés – ont été lancés depuis une décennie afin de le transporter vers l’Europe en évitant la Russie. Celle-ci veut accroître ses capacités d’exportation à travers le développement de cinq grands systèmes d’évacuation dont un majeur vers la Baltique, le Baltic Pipeline System (BPS). Ce réseau de tubes, contrôlé par Transneft, sert à transporter le pétrole de Sibérie occidentale et de la région de Timan-Pechora vers les ports de la Baltique d’où il part vers l’Europe occidentale, soit environ 2 700 kilomètres (Cf. Figure 44). La première phase de ce projet, considéré comme la priorité numéro un par le ministère russe de l’énergie, a été mise en œuvre en décembre 2001 avec l’inauguration du terminal pétrolier de Primorsk. Les entreprises privées russes ont eu des raisons financières significatives d'inciter à la construction du BPS. Transportant à l’origine 240 000 barils / jour (14 Mt/an), aujourd’hui d’une capacité de 47,5 millions de tonnes par an, le BPS atteindra plus d’1 million de barils / jour en 2020 c'est-à-dire 55 millions de tonnes par an, une fois que tous les travaux auront été achevés, notamment la construction d’un second terminal sur l’île de Vysotsk dans le golfe de Finlande. Si tous les projets de développement des voies d'acheminement du pétrole vers l’Europe sont réalisés, la place de la Russie dans l’approvisionnement et la sécurité énergétique de l’UE s’élargira. [RUCKER L., 2003]. Ainsi, les hydrocarbures russes sont généralement transportés par conduite vers les marchés de consommation dans le centre de la Russie, vers les terminaux portuaires ou vers les autres consommateurs européens.

Figure 44 : Principaux oléoducs et terminaux d'exportations du pétrole russe



Le premier port d'exportation pétrolière russe, celui de Novorossiysk, est situé en mer Noire. En 2002, 45 millions de tonnes de brut y ont transité et sa capacité va être accrue dans les années à venir. Les autres principaux terminaux d'exportation pétrolière se situent en mer Baltique. Le transport ferroviaire sur longue distance du pétrole ou des produits pétroliers est

toujours utilisé, ce qui permet à certains ports non raccordés au réseau d'oléoducs de traiter des hydrocarbures (Klaipeda, Tallinn ou Saint-Pétersbourg sur la Baltique). La mise en service du BPS reliant désormais les zones de production de la région de Timan-Pechora aux ports de la Baltique peut potentiellement fortement influencer l'actuelle organisation des ports orientaux de la Baltique et le développement de ces derniers. En effet, même si les réserves pétrolières dans ce bassin n'ont pas été clairement établies, elles sont suffisantes pour motiver la création de plusieurs terminaux d'exportation.

2.3.1.3. Des enjeux concurrentiels affectés par la politique russe d'indépendance économique

Le pétrole et les produits pétroliers constituent le créneau pour lequel la Russie a connu à la fin du XXème siècle le plus grand déficit de capacité portuaire ; les répercussions de cette insuffisance ont été encore plus sévères concernant les hydrocarbures que pour le reste de l'activité portuaire. En effet, deux des trois plus gros terminaux pétroliers, Batoumi en Géorgie et Ventspils en Lettonie, ont échappé au territoire et au contrôle russe, seul Novorossiysk restant russe (Cf. Annexe 17). En raison de cette capacité nationale réduite, la première moitié de la décennie 1990 a vu un usage continu des infrastructures des ports baltes et ukrainiens pour les exportations pétrolières russes.

Une fin de XXème siècle dominés par les ports de Etats Baltes

Les ports baltes ont fort rapidement compris l'intérêt qu'ils pouvaient tirer de cette situation et se sont très vites spécialisés dans l'exportation de produits énergétiques russes pour ceux qui ne l'étaient pas encore, même si cette activité ne constituait par leur fonction primaire. Si les États baltes ont donc tout intérêt à encourager le passage des hydrocarbures russes par leur territoire, la Russie ne peut pas non plus se passer des ports baltes pour vendre son pétrole. Pendant l'époque soviétique, leurs ports manipulaient une quantité significative d'exportations de l'union. Le port letton de Ventspils, par exemple, est le deuxième pour l'exportation de pétrole et produits dérivés russes. Sa capacité annuelle de transbordement est de 36 millions de tonnes. Il est suivi par le port de Muuga en Estonie, celui de Klaipeda en Lituanie et celui de Riga en Lettonie. Les ports baltes ont donc en quelque sorte hérité d'une rente de situation. Le réseau de transport de pétrole et de produits pétroliers existant, d'héritage soviétique, composé de 3

d'oléoducs, était lui aussi un obstacle à une autosuffisance russe et un atout au développement du trafic d'hydrocarbures dans les ports baltes. La majeure partie du pétrole russe destiné au port de Ventspils (soit environ 13 % du pétrole russe exporté vers l'Europe occidentale) passe par la raffinerie lituanienne de Mazeikai, qui contribue notablement à la production industrielle du pays. En l'absence d'oléoduc en Estonie, l'acheminement s'effectue exclusivement par train, ce qui n'a d'ailleurs pas nui à l'accroissement du trafic pétrolier à Muuga. Si les Baltes ont joui d'une marge de manœuvre (ils pouvaient par exemple bloquer les livraisons vers l'Europe occidentale ou vers Kaliningrad), Moscou dispose également d'un certain pouvoir, la Russie ne se privant pas, aujourd'hui encore, d'utiliser certaines méthodes précédemment employées par le régime soviétique : ainsi, elle n'hésite pas à couper ses livraisons lorsque l'attitude de ses clients baltes ne lui convient pas et, elle peut dévier une partie de ses exportations vers ses propres terminaux pétroliers. En 1992 et 1993 par exemple, elle a suspendu ses fournitures de pétrole et réduit, puis interrompu ses livraisons de gaz à la Lituanie; au printemps 1998, elle a réduit les livraisons de pétrole brut à la Lettonie afin de faire pression sur ce pays, accusé d'infliger de mauvais traitements à sa minorité russophone. Les flux énergétiques étant devenus vecteur et instrument de relations russo-baltes très variables**,** et afin de ne plus subir ces aléas, les différents protagonistes tentent depuis quelques années de mettre en place des stratégies destinées à réduire leurs dépendances. Du côté russe, l'alternative est simple puisqu'il s'agit, pour faire sortir le pétrole, soit de construire en Russie de nouveaux ports et terminaux destinés à réduire le coût du transit, soit d'utiliser les ports baltes. Rapidement l'argumentation selon laquelle la Russie perdait trop d'argent, qu'il s'agisse d'ailleurs de l'Etat ou des entreprises privées, s'est faite plus pressante et plus appuyée. Notons ici les conclusions énoncées par tous les experts selon lesquels il reviendrait deux fois moins cher à la Russie d'utiliser les ports baltes, plutôt que de créer de nouvelles installations sur le territoire russe. Cependant, B. Eltsine, au nom de la "sécurité économique de la Russie", a signé en 1997 un oukase portant sur la construction de nouveaux ports sur la Baltique, à Oust-Louga, Primorsk et Batareïnaïa Boukhta. Toutes choses égales par ailleurs, le transport du pétrole vers Ventspils ou du mazout vers Muuga revient moins cher que vers Primorsk ou Batareïnaïa. Ce sont donc des aspects plus géopolitiques que véritablement économiques qui ont guidé le choix russe de récupération des capacités et du trafic d'hydrocarbures perdus.

Primorsk, symbole du renouveau russe

Les volontés affichées d'indépendance, plutôt politique qu'économique, se sont donc manifestées par la construction de nouvelles infrastructures dont la plus remarquable est le terminal pétrolier de Primorsk, dans le Golfe de Finlande, à 170 kilomètres à l'ouest de Saint-Pétersbourg et 80 kilomètres au sud-est de Vyborg. Antérieurement, village de pêcheurs et base navale mineure, Primorsk offre un terminal proposant 307 mètres de quai et pouvant accueillir des navires de 17,5 mètres de tirant d'eau. Le choix de Primorsk est en particulier dû aux faibles coûts de dragage que sa construction a engendré et au site plutôt favorable à l'implantation d'un port en eau profonde alors que le principal problème qu'il pose est lié au gel des eaux en hiver. Le terminal pétrolier de Primorsk a été ouvert au trafic en décembre en 2001. La première phase de construction est composée d'un quai pour deux tankers de 150 000 tonnes et propose une capacité de stockage de 500 000 tonnes. La deuxième phase a été commencée officiellement le 2 novembre 2001 pour accroître la capacité à 18 millions de tonnes. Le plan russe est d'élargir ce terminal jusqu'en 2010 pour permettre l'exportation de 45 millions de tonnes de pétrole par an. Relié au BPS dont la capacité, nous l'avons vu, sera augmentée parallèlement à celle du terminal, Primorsk est la propriété de Transneft (Cf. Tableau 29).

Tableau 29 : Principaux actionnaires des terminaux russes du Golfe de Finlande

Company	Port project
Lukoil	Vysotsk
Surgutneftegas	Batareinaya Bay, refinery plan to Primorsk
Rosneft	Ust-Luga, refinery plan to Primorsk
Nortwest alliance	Vistino
TNK-BP	Gorki
JSC Sea Port of St. Petersburg	Big port of St. Petersburg
Stevedoring company St. Petersburg Oil Terminal	Big port of St. Petersburg
Transneft	Primorsk

Source : HÄNNINEN S., RYTKÖNEN J., 2003.

L'expansion de la capacité du terminal et du BPS semble même avoir été plus rapide que prévue puisque dès 2003 la capacité de Primorsk a été portée à 30 millions de tonnes annuelles et le système a atteint le niveau de 42 millions de tonnes début 2004 (Cf. Figure 43). En conséquence, une partie du pétrole brut russe traditionnellement exporté par les ports baltes a été ré-acheminé vers Primorsk. Les autorités russes ont d'ailleurs énoncé publiquement que la priorité était désormais donnée aux ports maritimes russes pour l'exportation des hydrocarbures ; en d'autres termes, le pétrole russe passe par Primorsk et uniquement ce qui reste emprunte les autres ports de la Baltique. Les résultats ne se sont du reste pas faits attendre puisqu'en 2003, le trafic y était déjà de 17,7 millions de tonnes. Le port comptera également à terme des quais pour le transbordement des marchandises diverses (capacité d'environ 5 millions de tonnes).

La Russie livre une concurrence intense aux ports baltes en vue de récupérer une partie des trafics et des ressources, ce qui se traduit par la réalisation de projets d'investissements ambitieux mais aussi d'une multitude de réalisations plus modestes, comprenant notamment les terminaux de Vyborg et de Vysotsk (Cf. Tableau 30). A Kaliningrad, enclavée entre la Pologne et la Lituanie, l'entreprise Lukoïl établit un nouveau terminal pétrolier de plus de 4 millions de tonnes et envisage la conversion d'une base navale militaire. Parallèlement la Russie s'emploie à surenchérir les coûts de transit par les ports baltes en augmentant les tarifs de pré et post acheminements ferroviaires ou en adoptant des mesures douanières discriminatoires [LACOSTE R., MAS S., TERRASSIER N., ISEMAR., 2003].

Tableau 30 : Capacités des principaux terminaux pétroliers russes (en millions de tonnes)

	Capacité prévue (échéance)
Primorsk	Supérieure à 70 (2010)
St-Petersbourg	16 mt (2005 2006)
Boutka Batareïnaïa	6 – 15 (non connue)
Vystotsk	5 – 11 (non connue)
Vyborg	1 (Ouvert)
Oust Louga	5 – 6 (2010)
Kaliningrad	Pas de données

Source : LIUHTO K, 2003.

Les compagnies pétrolières russes planifient déjà d'autres terminaux comme à Vysotsk. De plus un projet de terminal de gaz a vu le jour, qui prévoit la construction de nouvelles infrastructures

dans la partie sud de la baie de Jermilov (à 2 km au sud du terminal de Primorsk), dont l'approvisionnement sera effectué par conduite. La deuxième phase englobe par ailleurs la construction d'un quai destiné à l'exportation d'ammoniaque. Après la mise en service du terminal pétrolier de Primorsk, les discussions ont repris concernant le terminal de Batareïnaïa. Déjà présenté il y a dix ans, ce terminal, d'abord approvisionné par rail puis par conduite, aura une capacité initiale de 7,5 millions de tonnes puis 15 millions de tonnes.
La façade orientale de la Baltique a donc été sujette à partir de 1990 à une réorganisation du trafic des hydrocarbures. Malgré les difficultés de redressement économique de la Russie, la grande majorité des ports a profité de la relance de ses exportations pétrolières. Le début des années 2000 a, quant à lui, vu la donne quelque peu modifiée et la Russie a indiqué que, grâce à la construction des nouveaux ports, elle allait pouvoir économiser les 1,5 à 2 milliards de dollars qu'elle paye en services de transit aux Etats Baltes [LAURILA J., 2002].

De nouvelles conditions pour les flux pétroliers

Un élément commun aux trois pays Baltes est dorénavant une dépendance liée aux activités de transit d'hydrocarbures de la Russie vers l'Europe occidentale, aujourd'hui menacées par la concurrence russe (terminal de Primorsk avec 12Mt en 2002 et prévisions de 50 Mt en 2006). Il convient de rappeler que le transit est un secteur important de ces 3 économies : environ 10% du PIB estonien, 12,5% du PIB de la Lituanie et près de 15% en Lettonie (dont 6 à 7% pour les produits pétroliers). Le pétrole et les produits pétroliers venant de la CEI et à destination des pays occidentaux représentent 63,1 millions de tonnes (Cf. Tableau 31), soit près de 60% du volume total transbordé dans les différents ports Baltes. Dans le même ordre d'idée, alors qu'il ne représentait que 32% du transit total via l'Estonie en 1995, le pétrole comptait déjà pour 70% de ce même transit en 1997 [LAURILA J., 2002]. Si la Russie éternue, les Etats Baltes s'enrhument [ASSMANN T., 2000].

Tableau 31 : Transbordement par les ports baltes en 2002

	Hydrocarbures	total	Part des hydrocarbures (%)
Estonie	24,3	37,8	64,3
Lettonie	25,8	52,1	49,5
Lituanie	13	19,8	65,7
Total	**63,1**	**109,7**	**57,5**

Source : BRODIN A., 2003.

Étant donné que la Russie multiplie les nouveaux terminaux pétroliers, et réhabilite ses ports existants, le rôle des ports baltes en tant que lieux principaux du transit peut être mis en danger: une partie du trafic d'hydrocarbures courant peut être ou va être manutentionné en Russie à l'avenir. Les lettons ont considéré que les conditions économiques spéciales, les équipements modernes et le climat avantageux pour des investissements permettrait de conserver la situation dominante de Ventspils et ils ne voyaient pas les nouveaux terminaux du Golfe de Finlande comme une menace, la production de pétrole en Russie allant croissante. Imants Sarmulis, patron de l'autorité portuaire, reste évasif et se veut confiant. Après tout, Primorsk est pris par les glaces au moins cinq mois par an et les ambitions des Russes sont telles que Ventspils devrait retrouver sa part de gâteau. Les chiffres semblent leur donner tort : le terminal pétrolier de Primorsk fait concurrence au grand port letton dont l'approvisionnement en brut a chuté de 42% en 2002. Qualifier le port de Ventspils de colosse aux pieds d'argiles semble désormais approprié car il doit non seulement lutter contre ses nouveaux concurrents, mais il est également pénalisé par les limites de capacité des conduites et du réseau ferroviaire à la fois cotés letton et russe : l'oléoduc Polotsk-Ventspils permettant d'acheminer le brut vers le port a une capacité maximale de 16 millions de tonnes par an et est doublé par une conduite pour produits pétroliers de 4 millions de tonnes de capacité (Source : OJALA L., KOSKINEN M.M., 2004).

Au sein des ports baltes, les situations sont fort différenciées :

- Le port de Tallinn, grâce à une politique commerciale offensive et à des tarifs très bas ne cesse de prendre des parts de trafic.
- Les ports lituaniens se maintiennent, peut-être en raison de leur localisation.
- Les ports lettons, surtout Ventspils, sont en plus grande difficulté et semblent se rattacher à des détails futiles pour espérer une hypothétique reprise de leur trafic pétrolier : les acteurs lettons du transport pétrolier évoquent les risques environnementaux, la

congestion ou l'englacement du Golfe de Finlande comme autant d'obstacles à la compétitivité des nouveaux terminaux russes.

Les nombreux investissements privés russes dans les installations portuaires baltes déjà évoqués sont de fait évocateurs de l'intérêt que portent ces entrepreneurs envers ces ports. Ils ne cessent de prendre part aux privatisations, restructurations et modernisations des installations baltes. Plutôt que de se passer des voies baltes, les Russes ont finalement bien compris qu'ils avaient tout intérêt à être partie prenante de leurs actions et à entretenir la concurrence entre eux. Les principales compagnies pétrolières russes ont ainsi tiré avantage de la concurrence portuaire régionale croissante ; elles ont réussi à faire diminuer les coûts de transit dans les ports baltes (Cf. Annexe 3). De plus, en s'engageant à assurer un approvisionnement continu en pétrole, elles ont pu prendre des participations dans les entreprises de transport baltes [LAURILA L., 2002]. De leur côté les États baltes, dans un premier temps inquiets du rôle joué par des firmes russes devenues quasiment incontournables, ont tenté de mettre en place des partenariats stratégiques avec des compagnies nordiques ou américaines, afin de contrebalancer ces investisseurs russes. Ces mêmes pétroliers russes sont désormais les bienvenus dans les ports baltes et sont perçus comme une garantie d'approvisionnement en hydrocarbures.

Les quinze années écoulées depuis l'implosion l'URSS sont celles du glissement d'une Russie dépendante des ports baltes au cas de figure actuel qui est celui d'une interdépendance avec une pression accrue sur les transporteurs baltes : si la Russie n'est pas en mesure de se passer d'eux, elle est désormais en position de force.

2.3.2. La redistribution spatiale du trafic d'hydrocarbures

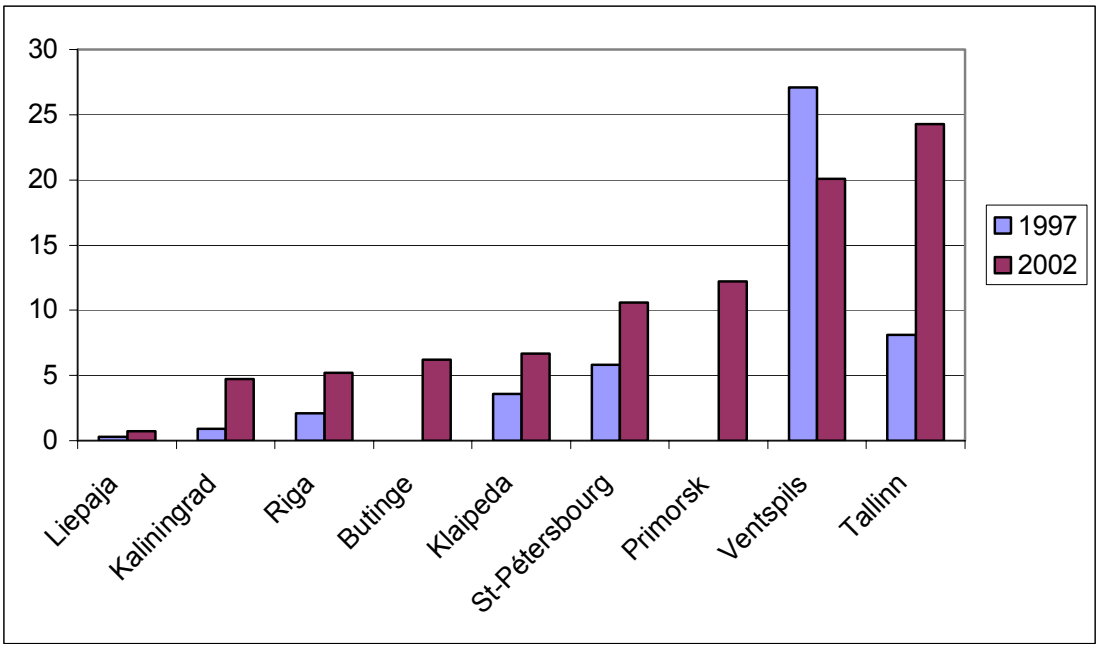
La forte croissance du trafic d'hydrocarbures évoquée précédemment n'est pas partagée par tous les ports de la Baltique orientale : tous veulent voir le pétroler russe passer par leurs infrastructures mais seulement quelques-uns en profitent réellement (Cf. Figure 43). Les républiques baltes voient d'un mauvais œil la relative perte de trafic vis à vis de la Russie, d'autant plus que celle-ci n'est pas due à la compétitivité de leurs infrastructures de transport mais plutôt à des considérations géopolitiques et sécuritaires. Ainsi, alors que la tendance mondiale est à la concentration des flux maritimes sur les ports les plus grands, c'est ici le leader régional qui pâtit le plus de la redistribution des trafics pétroliers au sein de la façade.

2.3.2.1. La diffusion du trafic pétrolier vers l'ensemble des ports régionaux

Le premier aspect de cette redistribution spatiale est la diffusion du trafic pétrolier vers l'ensemble des ports régionaux. Jusqu'en 1990, seul Ventspils assurait le transit du pétrole russe. Depuis 2002, ce pétrole transite par tous les ports de la région et Ventspils n'occupe plus le premier rang. Tous les ports de la rangée exportent du pétrole russe. Néanmoins, quelques installations dominent et sont, à l'exception du nouveau terminal de Primorsk et de Saint-Pétersbourg, situées dans les Etats Baltes :

- Le port de Ventspils, leader historique en la matière, est un point privilégié pour le transit des produits pétroliers russes même s'il n'est plus hégémonique. L'intérêt des compagnies pétrolières russes pour Ventspils Nafta dépendra en partie du mode de privatisation des 43,62% que l'Etat possède encore. Par ailleurs, toujours en Lettonie, 5,2 millions de tonnes ont été transbordés par les 5 terminaux pétroliers de Riga (Man-Tess, BLB Baltic Terminal, Naftas Serviss, Neste Latvia, et Statoil Latvia) en 2002 (Cf. Tableau 28).
- La plupart des terminaux pétroliers estoniens (Pakterminal, Eurodek, Estonian Oil Service, Lonessa, Oiltanking Tallinn, Neste Eesti, Nybit) sont situés dans les ports de Muuga et Paldiski. Au total 24,3 Mt de produits pétroliers ont ainsi été transbordés en 2002, ce qui place Tallinn devant Ventspils et illustre une croissance soutenue du trafic dans ce port depuis 1998. Étant donné le développement du port de Tallinn-Muuga, l'agrandissement par la Russie des ports existants et la construction des terminaux dans la partie orientale du Golfe de la Finlande, ce dernier est désormais le lieu privilégié du développement du trafic d'hydrocarbures.
- En Lituanie, le terminal Klaipedos Nafta (6,2 millions de tonnes de produits pétroliers transbordés en 2002) est approvisionné par chemin de fer alors que celui de Butinge est relié à la raffinerie Mazeikiu Nafta, aujourd'hui contrôlée par le géant russe Yukos, par un oléoduc de 92,5 km (qui a transporté 6MT en 2002).

Figure 45 : Comparaison du trafic pétrolier entre 1997 et 2002

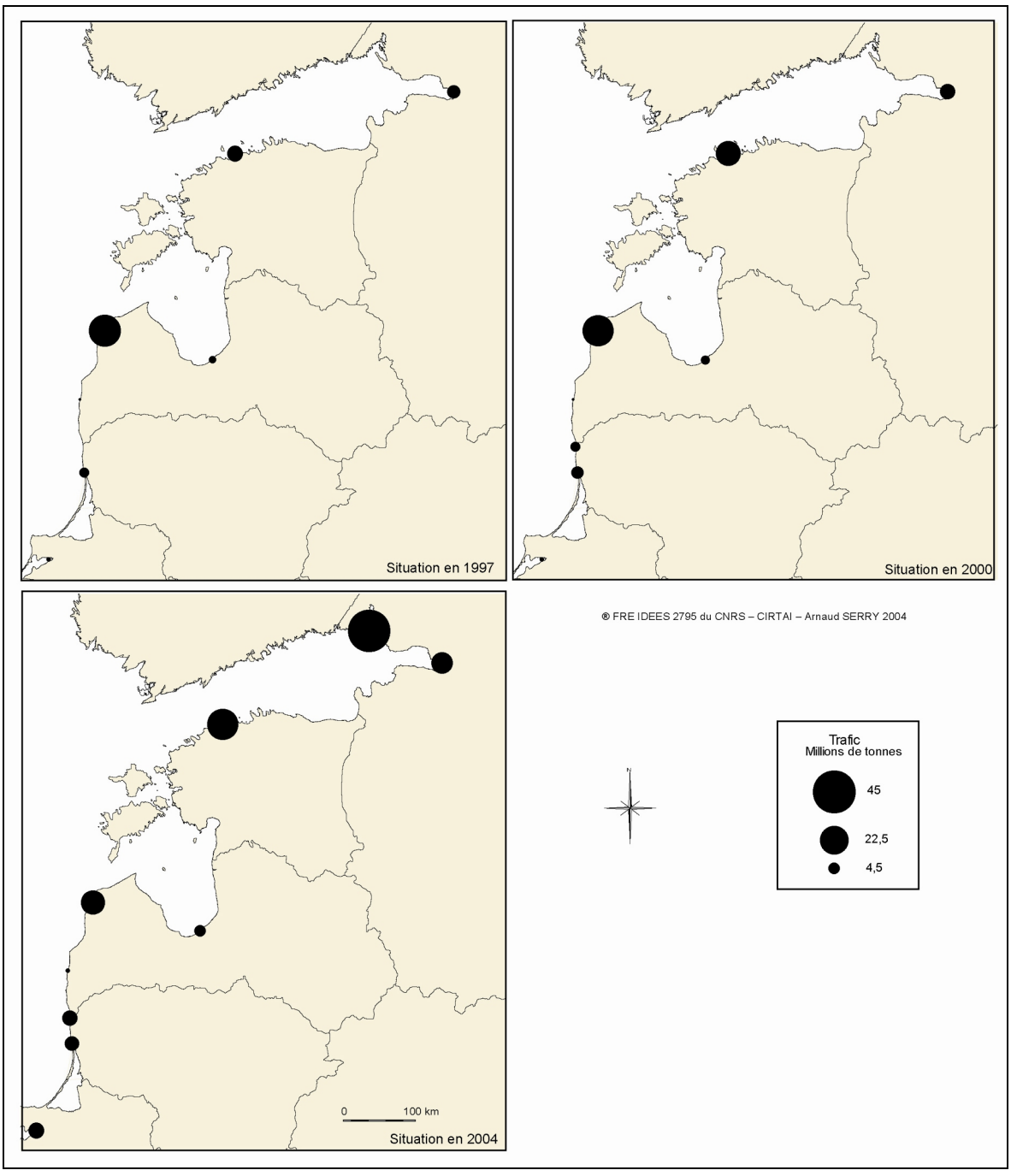


Sources : Autorités portuaires, [OJALA L., KOSKINEN M., 2004]

La figure 45 prouve clairement d'une part l'accroissement général du trafic d'hydrocarbures déjà mentionné, mais surtout sa croissance plus rapide dans le Golfe de Finlande que dans les autres ports de la rangée portuaire. Il ressort également de ce graphique que la structure portuaire pour les pétroliers est composée de peu de très grands terminaux et d'une multitude de petits terminaux. Trois grands terminaux dominent désormais la façade : Ventspils le traditionnel exportateur d'hydrocarbures russes, le surprenant Muuga qui gagne des parts de marché malgré sa non intégration dans le réseau de conduites et Primorsk qui tend depuis 2001 à devenir le principal terminal pétrolier de la région.

En 2002, 47,1 millions de tonnes d'hydrocarbures ont transité par les côtes du Golfe de Finlande (hors Vyborg et Vysotsk), c'est-à-dire plus de la moitié du trafic total de la rangée (Cf. Tableau 28).

Figure 46 : Vers une concentration du trafic dans le Golfe de Finlande



La figure 46 met en avant la concentration du trafic dans le Golfe de Finlande mais aussi le déclin du port de Ventspils et la situation spécifique de l'extrémité sud de la rangée. La concentration des exportations d'hydrocarbures par l'intermédiaire des installations du Golfe de Finlande ne

profite cependant pas aux ports finlandais. Au contraire, ceux-ci ont perdu cette fonction qui était la leur au profit d'autres ports riverains de ce bras de mer. Le transit d'hydrocarbures russes via les ports finlandais ne représente qu'environ 0,5 millions de tonnes par an, quantité anecdotique par rapport à celles transitant par les ports baltes. Nous constatons pour les hydrocarbures ce que nous avons pu constater pour les conteneurs : les ports de Klaipeda et de Kaliningrad ont depuis le début du XXIème siècle une évolution originale. Alors que la convergence des flux pétroliers vers le Golfe de Finlande nuit à Ventspils, ceux-ci accueillent un trafic d'hydrocarbures toujours croissant. L'hypothèse, évoquée plus haut, d'un arrière-pays différent n'est pas ici plausible puisque le pétrole provient des mêmes zones de production russes. De plus, les distances d'acheminement terrestres des hydrocarbures à travers la Russie sont tels que la localisation des ports sur la façade n'est pas un facteur primordial de leur choix ou non par les exportateurs pétroliers. Diverses réponses peuvent être apportées à cette évolution différenciée comme la mise en place de politiques portuaires plus agressives, le rôle des entreprises pétrolières russes ou encore les conditions de navigations plus favorables (recours moins systématique aux brise-glaces).

Etant donné la part des hydrocarbures dans le trafic total de la rangée, la concentration générale du trafic dans le golfe de Finlande évoquée dans les pages précédentes doit en grande partie à cette concentration du trafic pétrolier, cependant elle ne s'y limite pas : l'essor du port de Saint-Pétersbourg doit moins au pétrole qu'aux conteneurs.

2.3.2.2. La Russie à la recherche de l'autosuffisance

L'étude des trafics des ports de la façade orientale de la Baltique telle qu'elle a été menée jusqu'ici avait pour date butoir l'année 2002, ceci pour des raisons de fiabilité et d'harmonisation des données. En ce qui concerne les hydrocarbures, il est possible et fort utile d'aller plus loin ; les chiffres concernant les années 2003 et 2004 sont plein d'enseignements à propos de ces deux dernières années et laisse présager de ce qui va se passer dans les années à venir.

Poursuite d'une croissance centrée sur le Golfe de Finlande

Le volume transporté par oléoduc à destination de Ventspils déjà en chute en 2002 (7,5 MT de pétrole brut arrivés à Ventspils Nafta en 2002 contre 15 Mt en 2001) a continué à se dégrader :

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

seul le pipeline de produits pétroliers (4,1 MT acheminés jusqu'à Ventbunkers en 2002) devrait continuer de fonctionner. En effet, Transneft a annoncé l'arrêt des livraisons de pétrole brut par oléoduc non plus pour le seul 1er trimestre mais pour toute l'année 2003. Ainsi, le trafic de Ventspils en 2004 n'était plus que de 16,9 millions de tonnes, soit 13% du trafic total (Cf. Tableau 32). Après avoir connu un maximum de 10,7 millions de tonnes en 2003, le trafic de Butinge est retombé à 7,2 en 2004 et la diminution des approvisionnements de la raffinerie de Mazeikai par Yukos intervenue début 2005 ne laissait pas envisager une reprise de l'accroissement. Depuis, la société Yukos a été mise en faillite et le propriétaire est en prison. Le conglomérat a été démantelé sur décision de justice. Les actifs, en particuliers les centres d'extraction ont été repris par d'autres ce qui explique les turbulences de Butinge.

Tableau 32 : Part des ports dans le trafic pétrolier de 1997 à 2004

	1997	2002	2004
Primorsk	0,00%	13,45%	35%
St-Pétersbourg	12,11%	11,69%	11%
Tallinn	16,91%	26,79%	20%
Ventspils	56,58%	22,16%	13%
Riga	4,38%	5,73%	3%
Liepaja	0,63%	0,77%	1%
Butinge	0,00%	6,84%	6%
Klaipeda	7,52%	7,39%	5%
Kaliningrad	1,88%	5,18%	6%
Total	100,00%	100,00%	100%

Sources : Autorités portuaires, [OJALA L., KOSKINEN M., 2004]

Le trafic des autres ports baltes s'est stabilisé autour de 4,5 millions de tonnes pour Riga, de 6,5 millions pour Klaipeda et de 25 millions pour Tallinn (Source : Autorités portuaires, OJALA L., KOSKINEN M., 2004). A l'opposé, le trafic n'a cessé de croître dans tous les ports russes :

- En 2004, 44,6 millions de tonnes de brut ont transité par Primorsk désormais leader régional avec 35% du trafic total (Cf. Tableau 32).

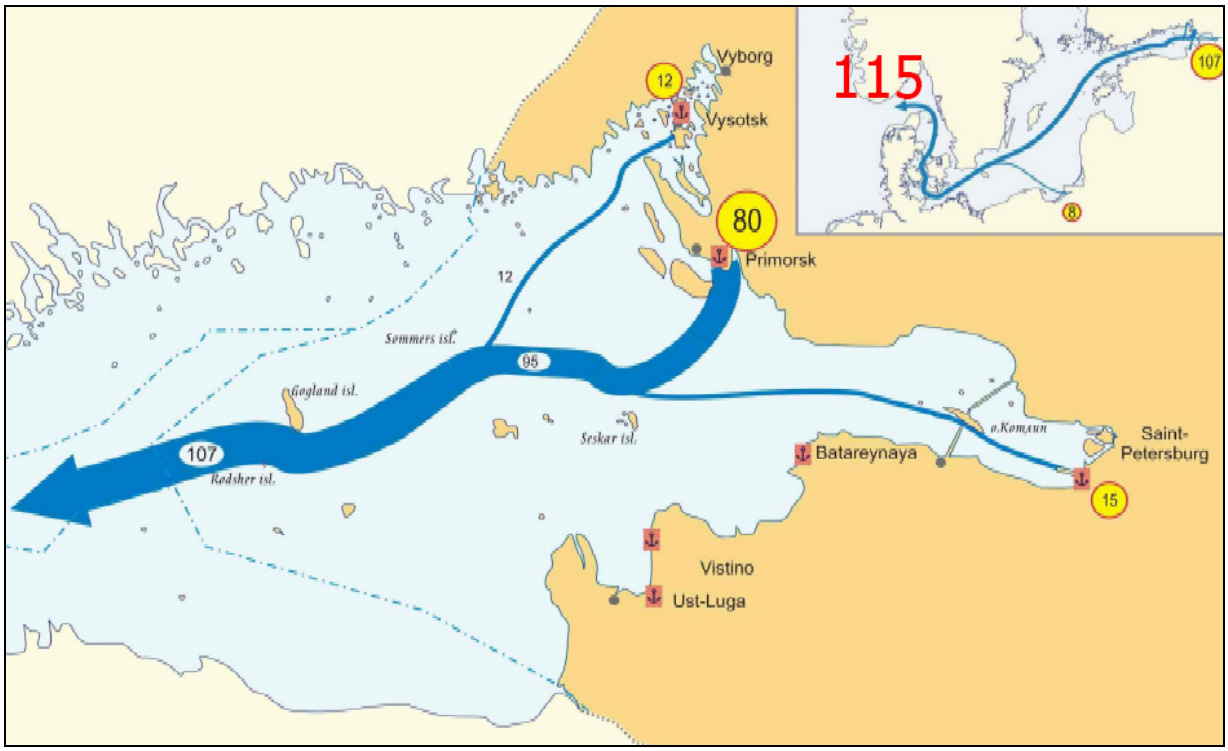
- Le trafic pétrolier par le port de Saint-Pétersbourg est passé de 10,6 millions de tonnes en 2002 à 13,5 en 2004 ce qui le place désormais au cinquième rang régional.
- La croissance relativement soutenue du trafic dans le port de Kaliningrad s'est maintenue et celui-ci est le lieu de transit de 7,9 millions de tonnes d'hydrocarbures en 2004 soit 6% du total de la rangée.

En 2004, plus de la moitié du pétrole exporté en Baltique l'était par des installations russes contre seulement 14% en 1997. S'il est une évolution marquée et rapide du monde portuaire et de l'organisation du transport maritime en Baltique c'est bien celle-ci.

La concurrence d'autres façades russes

L'industrie pétrolière est l'un des poumons, sinon le poumon, de l'économie russe. Dans ce contexte, la production et les exportations pétrolières de la Russie sont appelées à poursuivre leur croissance (Cf. figure 47).

Figure 47 : Les exportations pétrolières russes en Baltique à l'horizon 2012 (scénario optimiste)



Source : VASILYEF V. 2004

Il semble qu'à moyen terme la zone baltique va rester la région dominante d'exportation du pétrole russe. Primorsk va rapidement concurrencer Novorossiysk pour la place de premier terminal pétrolier russe [LIUHTO K., 2003]. Cependant, alors que la part des installations russes pour l'exportation d'hydrocarbures par la voie baltique augmente, la Russie cherche d'autres solutions pour réduire sa dépendance à l'égard des pays tiers. Plusieurs projets hors Baltique ont vu le jour au cours des dernières années, dont le plus abouti concerne Mourmansk (Cf. Figure 48). Situé en mer de Barents, le port de Mourmansk présente la particularité de ne pas être prisonnier des glaces en hiver. D'où l'idée du Président de Lukoil, Vaguit Alekperov : relier Yaroslav à Mourmansk par un oléoduc et construire un port en eau profonde capable d'accueillir des supertankers de 300 000 tonnes qui exporteront le brut russe vers les Etats-Unis. Le trajet serait de 9300 kilomètres au lieu de 20 600 kilomètres, distance qui sépare les Etats-Unis du golfe persique, entraînant, selon lui, une réduction substantielle du coût du baril. L'objectif est d'assurer 13 % des importations américaines de pétrole en 2010 contre moins de 1 % actuellement. Le projet coûterait environ 4,5 milliards de dollars. Lukoil et trois autres principales compagnies pétrolières russes (Yukos, Sibneft et TNK) ont signé un mémorandum de coopération pour la réalisation de ce projet auquel le gouvernement russe a donné son accord en avril 2003 et dont la réalisation est prévue pour 2007. Une autre voie majeure d'exportation pétrolière russe peut voir le jour. Il s'agirait d'une conduite entre les champs pétrolifères nenets et en mer de Barents. Cet oléoduc aurait une capacité de 30 millions de tonnes par an à échéance 2010. La solution de la mer Noire est plus compliquée en grande partie à cause du franchissement des détroits du Bosphore et des Dardanelles. Notons qu'il s'agit plus d'obstacles politiques, c'est-à-dire les réticences turques à voir transiter des super tankers devant Istanbul, que de véritables contraintes physiques.

Jusqu'à la construction du port de Mourmansk, les exportations pétrolières via la Baltique vont continuer de croître. Des voix s'élèvent déjà pour dire que cette croissance est synonyme d'augmentation des risques environnementaux liés aux accidents de pétroliers et que les Etats riverains devraient trouver des solutions afin de réduire le risque en mer Baltique. La construction du terminal de Mourmansk va changer radicalement la donne car celui-ci va offrir une possibilité qu'aucun des ports de la Baltique ne peut proposer : accueillir des pétroliers de plus de 100 000 tonnes de port en lourd. Accueillir de tels navires constitue un atout pour la Russie qui peut dès lors envisager de vendre du pétrole aux Etats-Unis. Nous pouvons donc nous demander si à long

terme, les exportations de pétrole par la Baltique ne vont pas concerner essentiellement l'approvisionnement de l'Europe occidentale, ce qui placerait dès lors les ports régionaux en concurrence avec de possibles liaisons terrestres.

Figure 48 : Des routes alternatives pour les exportations pétrolières



Source : VASILYEF V. 2004.

Alors que les exportations pétrolières russes augmentent continuellement et que les volumes transbordés dans les ports de la région suivent la même évolution, la répartition de ce trafic entre les ports change, a déjà, et va encore avoir, des conséquences non limitées à l'aspect maritime et portuaire particulièrement géopolitiques ou environnementales.

Outre la concurrence intra baltique qui s'est renforcée depuis 2002, les ports baltes vont dans un avenir proche devoir faire face à une concurrence exogène qui risque d'atteindre encore un peu plus la santé des plus fragiles. Dès lors qualifier le port de Ventspils de colosse au pieds d'argile prend tout son sens et relance un débat bien connu dans le monde maritime, celui de la compétitivité des ports spécialisés.

La croissance rapide des volumes d'hydrocarbures transitant par les ports de la façade orientale de la mer Baltique semble devoir se poursuivre quelques années mais ne doit pas masquer le fait

que son arrêt peut (certains diraient même « va ») être brutal et tragique pour certains ports. En l'espace de trois années, le terminal de Primorsk a relégué à un rang secondaire les autres ports régionaux, rien n'empêche alors de penser que celui de Mourmansk puisse venir donner le coup de grâce à certains. Dans ce contexte, les ports diversifiés apparaissent comme les plus à même d'assurer leur développement ou du moins leur avenir.

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE

L'approche analytique et descriptive volontairement choisie dans cette partie nous permet d'avoir une image réaliste de la situation maritime et portuaire en Baltique orientale. Des exemples précis des changements intervenus sur la façade orientale de la mer Baltique pendant cette période de transition ont permis de mieux apprécier son organisation actuelle et ses défis futurs. De 1990 à 2002, la façade balte met en relation deux ensembles, l'Union Européenne et la Russie (voire la CEI) auxquels elle n'appartient pas, plus ou pas encore, sans pour autant leur être totalement étrangère. Les caractéristiques de l'un ou les aléas de l'autre influent sur son devenir et sur sa structuration.

A partir de 1992, portées par une croissante continue et soutenue du trafic, modernisation et restructuration étaient les objectifs principaux de tous les ports de la rangée. Ceux-ci ont appris à raisonner en terme de qualité et de flexibilité en ne se positionnement plus seulement sur leurs spécificités techniques ou la spécialisation de leurs activités. Les flux maritimes ont connu une redistribution catégorielle au profit du conteneur et des hydrocarbures qui constituent désormais l'essentiel des tonnages manutentionnés, à côté de la spécificité roulière baltique. Alors qu'en Russie l'efficacité et les capacités ne suivaient pas la demande en transport, les ports des Etats Baltes et finlandais se sont emparés des nouveaux flux de circulation en provenance ou à destination de la Russie.

Dés 1998 une phase de développement marquée par la concurrence et le réveil russe s'est initiée. Les nouvelles capacités portuaires russes sont venues dopées l'offre régionale obligeant les ports des pays tiers à faire face et accélérant, de fait, l'accroissement de la compétitivité de l'ensemble de la rangée. La seule mise à niveau des infrastructures ou l'offre de capacité ne suffisant plus à capter les trafics, il a fallu leur adjoindre une logique d'intégration dans et par les réseaux. Le développement de lignes régulières à destinations des grands ports ouest-européens en est la manifestation la plus marquée. A la redistribution catégorielle du trafic se joint désormais une redistribution spatiale au profit des ports les plus importants, surtout dans le Golfe de Finlande, et à l'exception, de Ventspils trop dépendant des flux pétroliers en raison de sa monoactivité. L'erreur serait de conclure à un glissement de l'activité maritime et portuaire vers le nord, au profit essentiellement de la Russie et aux dépends des ports des Etats Baltes. Certes ceux-ci ne

sont plus dans la position dominante du début de la décennie 1990, mais ils profitent entre autres du développement de leurs économies nationales, de leur dynamisme commerciale et de l'influence européenne pour poursuivre leur expansion.
Le port généraliste de Saint-Pétersbourg sort comme le grand vainqueur de ces années de transition alors que Ventspils, le traditionnel géant régional, occupe la situation la plus délicate surtout avec l'ouverture du terminal de Primorsk. Désormais second port de la rangée, Tallinn, s'est paradoxalement développé grâce aux exportations pétrolières russes alors qu'il n'est pas desservi par des oléoducs. Il se définit également comme le premier port roulier de la façade. Les ports finlandais sont ceux qui connaissent le trafic le moins changeant mais peut être aussi le moins dynamique. Les ports généralistes du sud de la rangée voient, quant à eux, petit à petit leurs efforts récompensés et semblent diversifier leur politique et leurs objectifs. Tous sont désormais connectés à l'océan mondial, essentiellement via les ports d'Europe occidentale qui constituent leur principaux partenaires, voire des acteurs directs de leur développement.
Les destins des ports étudiés sont liés. Ils s'organisent au sein d'une rangée portuaire, la rangée balte qui s'affirme de manière endogène par des caractéristiques communes et une interdépendance originale. D'un point de vue exogène, elle se caractérise également par sa mise en relation spécifique avec l'océan mondial.

Tenir la situation de 2002 comme acquise serait une conclusion hâtive. Mai 2004 marque une nouvelle aire pour l'Europe et pour les nouveaux entrants baltes. Nombreux sont les facteurs d'évolution probables dans les années suivants ce modification géopolitique notable : poursuite de la politique portuaire russe et intégration européenne en sont deux exemples parmi d'autres. L'accroissement du trafic maritime sur la façade orientale de la mer Baltique est étroitement lié à la progression des échanges entre riverains de la Baltique et avec les Etats d'union Européenne. Les répercussions spatiales de ces échanges et de cette circulation peuvent être multiples et plus ou moins marqués. Il semble communément admis que l'intégration régionale actuelle de la Baltique leur est associée. Alors que l'existence d'une rangée portuaire balte ne fait désormais plus aucun doute, peut-on pour autant affirmer l'existence d'un espace balte. Si cet espace existe, n'est-il pas une composante, un élément constitutif d'un ensemble plus vaste ?

PARTIE 3. DE LA RECONSTRUCTION PORTUAIRE A LA CONSTRUCTION D'UN ESPACE BALTE, FAÇADE MARITIME ET REGIONALISATION

Les destins de chacun des ports de la Baltique orientale, que nous qualifierons désormais sans ambiguïté de ports baltes[33], sont étroitement liés les uns aux autres, tout comme ils sont liés à la desserte de la Russie et à l'élargissement européen. Ces ports ne sont plus considérés comme de simples outils du transport mais comme des éléments constitutifs d'une stratégie économique, mais pas uniquement. Leur rôle politique et géopolitique se trouve renforcé dans cette région où l'influence russe se heurte désormais à celle européenne. Ces ports sont des lieux de transbordement entre l'espace maritime d'une part et d'autre part les voies de communications terrestres disposant d'un espace économique particulier. Les relations internationales sont ici primordiales avec de fortes répercussions sur l'hinterland, support majeur de l'activité. Certains ports n'ont qu'un hinterland local, d'autres un hinterland régional ; d'autres enfin bénéficient d'un vaste arrière-pays national ou international comme pour Anvers et Rotterdam [BAVOUX J.J., CHARRIER J-B., 1994]. Dans le cadre de la Baltique, rappeler le poids du transport maritime dans les économies suffit presque à mettre en évidence le rôle des ports dans la structuration de l'arrière pays et de l'espace. Cette omniprésence du facteur maritime se retrouve quelque soit l'échelle de lecture de l'espace, balte, baltique ou européenne. Caractéristique régionale persistante majeure depuis des siècles, le transport maritime dominant revêt aujourd'hui plus qu'à l'ère soviétique un pouvoir structurant sur les espaces riverains de la mer Baltique.

L'objet de cette thèse est centré sur l'étude des changements survenus dans le monde maritime et portuaire balte au regard des bouleversements intervenus dans la région depuis la dislocation de l'URSS, afin d'en extraire les implications spatiales lorsque celles-ci existent. Les ports de l'époque soviétique peuvent difficilement être appréhendés sous l'angle de leur pouvoir structurant : même si leur présence jouait sur les réseaux, le poids de la décision politique était nettement supérieur. Depuis les bouleversements du début des années 1990, la fin de la planification centralisée et le retour à l'économie de marché, le rôle structurant des ports de la rangée balte et des flux de circulation qui leurs sont liés s'est accentué surtout dans le cas d'un ou deux ports nationaux dominants. Ceux-ci captent non seulement l'attention des politiques et des décideurs nationaux, mais également celles des tiers ou des investisseurs étrangers. Pendant que leurs fonctions premières restent les mêmes, l'ensemble qu'ils forment évolue rapidement. Son insertion dans l'organisation maritime mondiale ainsi que dans le nouvel espace européen en

[33] La définition de balte dans les pages suivantes est celle évoquée en première partie c'est-à-dire appartenant aux territoires de la Baltique orientale.

modifie la structure et les liens entre les éléments mettant au jour une structuration portuaire et spatiale qu'il convient de dégager.

L'intégration régionale relève des processus intégrateurs que sont l'intégration politique, l'intégration économique et l'intégration sociale. Ces trois types d'intégration sont, par nature, essentiellement non spatiales. Cependant, elles contribuent, tout en y étant conditionnées, aux processus d'intégration spatiale à travers la vie politique, économique et sociale que le démantèlement du rideau en fer a permise [CORNETT A. P., 2002]. À bien des égards l'intégration régionale est une notion ambivalente, allant d'un concept très général qui décrit la coopération entre les nations ou les régions, aux théories sociales très spécifiques de comportement humain ou d'organisation. L'intégration spatiale n'est pas une expression généralement utilisée, mais plutôt une manière de récapituler les modifications régionales, à travers une évaluation globale. Dans ce travail, le concept spatial n'est pas simplement une conséquence de l'environnement physique, mais également le résultat de l'intégration économique et politique, incluant des flux intrarégionaux d'intensité remarquable comparée à ceux avec l'extérieur ou encore l'existence d'un réseau régional d'infrastructures reliant les aires concernées. Dans une perspective continentale ou régionale nous avons l'évidence forte que l'intégration politique et économique est actionnée par la proximité et la contiguïté spatiales.
L'espace baltique est dorénavant incontournable au sein de l'Europe contemporaine. Cet ensemble, comprenant dix pays et 80 millions d'habitants est ainsi aujourd'hui à l'origine de plus de 15% des échanges mondiaux et est incontestablement le marché européen le plus dynamique. De même, cette région joue un rôle central dans le contexte de la réunion des blocs orientaux et occidentaux après l'effondrement de l'URSS, notamment dans les relations entre l'Union européenne élargie et la Communauté des États indépendants (CEI). L'UE a d'ailleurs reconnu cette réalité avec l'adoption d'une « dimension septentrionale » qui est devenue au printemps 2000 une politique officielle des 15. La prise de conscience est double pour les Européens : le centre de gravité de l'UE tend au fur et à mesure des élargissements à se déplacer au nord-est de l'Europe et de la région de la mer Baltique est de surcroît d'une importance vitale dans ses relations extérieures avec la Russie [LECHEVALLIER Y., 2005].

3.1. LA STRUCTURATION DE LA RANGEE PORTUAIRE

Dans la seconde partie de ce travail de recherche, nous avons mis en évidence les principales modifications intervenues dans la rangée portuaire et, par voie de conséquence, les caractéristiques récentes des ports de la façade orientale de la Baltique, aussi bien à l'échelle individuelle qu'à celle de la rangée. La synthèse des résultats obtenus, leur confrontation à d'autres données, ou leur lecture à travers des filtres différents autorisent une approche plus globale et prospective. Connaissant désormais les spécificités de chaque port constitutif de la rangée et les propriétés des flux qui y transitent, nous pouvons dégager les traits majeurs de la façade en extraire ses particularismes, ses dominances et, dans une certaine mesure, son évolution à moyen ou court terme.

De Kotka à Kaliningrad, de 1990 à 2005, de l'Union Soviétique à l'Union Européenne, les ports offrent des visages variés au sein d'une évolution commune mais pas identique. Le faciès de la Baltique orientale contemporaine est la résultante des interactions et des liens qui existent entre ces ports eux-mêmes et avec leur milieu de développement. En raison de leur dynamisme ou leurs difficultés présentes, les ports baltes se distinguent petit à petit les uns des autres et jouent donc des rôles différents dans l'affirmation de l'espace balte.

3.1.1. Les nouveaux ports baltes des années charnières de 2002 à 2004

A différents points de vue, la mise en service du terminal pétrolier de Primorsk est une date charnière pour la Baltique orientale. A partir de 2003, une fois la seconde phase entrée en service, ce port est devenu un acteur portuaire majeur même s'il n'intéresse que le trafic pétrolier. Il est, en fait, révélateur du réveil maritime et portuaire russe qui s'est accentué, renforcé par ailleurs par la renaissance de Saint-Pétersbourg. Plus généralement, le contexte politique, économique et géopolitique a de nouveau changé avec l'intégration des trois Républiques Baltes dans l'UE. Pour ces raisons notamment, l'analyse des trafics portuaires des ports de la rangée au cours de cette période constitue un élément supplémentaire à la compréhension de ce monde portuaire particulier. La dissociation de l'étude des ports jusqu'en 2002 puis à partir de 2002 n'est pas anodine car elle relève plus d'une réalité imposée par le terrain que d'un simple découpage temporel. En effet, plusieurs phases se sont succédées depuis 1990 qui ont vu les ports

de la région faire face à des obligations variées et entreprendre des mutations profondes et, depuis 2003, il semble qu'une nouvelle phase ait débutée.

3.1.1.1. Le renforcement de la façade balte

Il va sans dire que l'évolution survenue au cours de ces années 2003 et 2004 n'a pas fondamentalement remis en cause l'organisation et la structure du trafic maritime dans la région. Celui-ci est ainsi toujours dominé par les hydrocarbures, ce qui accentue encore un peu la concentration du trafic dans le Golfe de Finlande. Dans le même ordre d'idée, la croissance rapide des mouvements de conteneurs perdure dans la région. La première conclusion que nous pouvons tirer des chiffres est que ces derniers confirment les grands traits de l'évolution du transport maritime dans la façade, notamment en ce qui concerne l'accroissement du trafic global, qui atteint 245 millions de tonnes en 2004, et sa concentration dans le Golfe de Finlande (147,5 millions de tonnes en 2004) (Cf. Tableau33).

Tableau 33 : Trafic des ports de la baltique orientale en 2003 et 2004

	2003 (millions de tonnes)	**Variation par rapport à 2002** (%)	**2004** (millions de tonnes)	**Variation par rapport à 2003** (%)
Saint-Pétersbourg	42,04	1,8	51,18	21,7
Tallinn	34,91	-7	37,44	7,2
Ventspils	27,35	-5	27,81	1,8
Riga	21,73	20	23,99	10,4
Klaipeda	21,19	7,4	20,2	-4,5
Primorsk	17,69	43	44,56	152
Kaliningrad	12,71	28	13,87	10,3
Butinge	10,72	76	7,24	-32,3
Liepaja	4,86	13	4,47	-7,9
Kotka	8,38	-0,24	8,63	2,9
Hamina	5,76	22	5,72	-0,7

Source : Autorités portuaires, Finnish Ports Association.

L'affirmation du leadership pétersbourgeois

Si l'on se réfère aux trafics portuaires totaux pour les années 2003 et 2004, les ports de Saint-Pétersbourg, de Tallinn et de Ventspils restent les leaders régionaux. Le trafic du port de Saint-Pétersbourg se composait en 2003 principalement de produits pétroliers (11 millions de tonnes), de métaux (7,6 millions de tonnes) et de conteneurs (7,5 millions de tonnes). Le programme-cadre d'aménagement portuaire envisageait que le trafic atteigne 58 millions de tonnes d'ici 2010, mais il semble que la croissance soit plus rapide que prévue et le trafic était déjà de plus de 51 millions de tonnes en 2004 (Sources : PASP). La tendance majeure dans le port est le développement de la conteneurisation. 776 576 EVP ont ainsi été manipulés dans le port au cours de l'année 2004. (Cf. Tableau 34). Une étude détaillée des volumes par cargaison fait ressortir une croissance de l'ensemble des marchandises avec une relative stabilisation des métaux, du bois et des marchandises diverses hors conteneurisation ainsi qu'un léger recul des céréales (ce trafic est, de fait, le plus aléatoire puisqu'il dépend des récoltes nationales).

Tableau 34 : Trafic du Grand Port de Saint-Pétersbourg en 2003 et 2004

	2003	2004	Variation
Total	42 043,8	51 182,1	121,7%
Produits pétroliers	11 040,4	13 451,1	121,0%
Métal	7 751,7	9 850,0	127,1%
Produits forestiers	2 621,3	2 990,8	114,1%
Conteneurs	7 513,0 639 474 EVP	9 299,7 776 576 EVP	123,8%
Charbon, minerais	2 654,0	3 477,0	131,0%
Céréales	492,1	694,0	141,0%
Produits chimiques	5 483,0	6 739,7	122,9%
Marchandises diverses	4 488,3	4 679,8	104,3%
Primorsk (pétrole brut)	17 685,3	44 565,4	252,0%

Source : Port Authority of Saint-Petersburg, 2005.

Saint-Pétersbourg semble s'installer définitivement comme le port majeur de la rangée, même si la croissance en volume du terminal de Primorsk est impressionnante et le place en 2004 au second rang avec 44,5 millions de tonnes. Celui-ci reste tout de même un « simple » terminal dédié à l'exportation d'hydrocarbures. Le cas de Primorsk est intéressant à double titre car, d'une part il est l'illustration de la réussite d'une volonté étatique dans un cadre ou les acteurs privés sont devenus des décideurs de premier ordre et, d'autre part il est se pose de ce fait comme le contre exemple de la concentration des flux maritimes dans les ports principaux.

La rangée face à la bonne santé des ports russes

Les trafics des deux autres ports majeurs, Tallinn et Ventspils sont quant à eux toujours dominés par les produits pétroliers (respectivement 24 et 18 millions de tonnes). Notons d'ailleurs que la diminution du trafic à Ventspils ralentit (Cf. Tableau 33). Si la concurrence du terminal de Primorsk apparaît comme la principale explication à la situation de Tallinn (légère diminution du trafic en 2003), elle est également celle de la situation de Ventspils. Cependant, la situation de Ventspils est d'autant plus critique qu'en décembre 2002 la Russie a cessé d'approvisionner le port par oléoduc (Cf. Tableau 35). Des acheminements ferroviaires ont été mis en place mais ne compensent qu'en partie la perte de trafic liée à cette rupture en approvisionnement. L'année 2004 marque tout de même une stabilisation du trafic de Ventspils.

Tableau 35 : Desserte par oléoduc de Ventspils et Mazeikai de 1995 à 2004

(milliers de tonnes)	1995	1998	1999	2001	2002	2003	2004
Pétrole	15 231,9	20 888,4	18 018,3	26 603,2	19 314,3	16 039,6	13 861,2
Vers Ventspils	12 103,5	14 579,2	13 065,8	14 980,0	7 475,4	0,0	0,0
Vers Mazeikai	3 128,4	6 309,2	4 952,5	11 623,2	11 838,9	16 039,6	13 861,2
Produits pétroliers							
Vers Ventspils	2 889,6	3 206,1	3 588,8	4 007,6	4 113,8	4 551,8	5 547,3

Source : Ministry of Transport of Latvia, 2005.

Après le trio de tête formé de Saint-Pétersbourg, Tallinn et Ventspils, arrivent les deux véritables ports généralistes de la rangée (avec Saint-Pétersbourg) : Riga et Klaipeda. Les ports finlandais s'installent, pour leur part, dans une phase de stabilisation de leur trafic : leur développement pâtit de ce qui a été considéré comme leur principal atout au début des années 1990, c'est-à-dire la proximité russe. Ils soufrent également de la concentration des flux sur les grosses entités portuaires, surtout lorsque celle-ci ont des fonctions diversifiées. Ainsi, les ports finlandais sont, avec Liepaja, les ports de la rangée qui connaissent le trafic le plus faible. Notons, tout de même, la forte croissance du trafic à Hamina entre 2002 et 2003, même si elle ne s'est pas confirmée en 2004 (Cf. Tableau 33). Le trafic dans le port de Kotka augmente également, en raison de l'accroissement du transit russe et des exportations forestières.

Le port de Riga a connu un trafic de 21,74 tonnes de millions en 2003. Il convient noter que la croissance des exportations dans le port de Riga est due au charbon : 5,2 millions de tonnes en ont été manipulées, c'est-à-dire 24 % du trafic total du port de Riga. Les ports lettons restent, avant tout, des ports de transit. En 2003, 82% du fret portuaire letton était du transit et 90% de ce dernier provenait de la Russie et des autres pays de la CEI (source : http://www.transport.lv). Il va de soi qu'alors que les conduites n'assurent plus l'approvisionnement du port de Ventspils, la part du rail dans l'acheminement de ce fret de transit a considérablement crû pour atteindre environ 35 millions de tonnes par an. Les produits pétroliers et le pétrole représentent encore 40% de la cargaison totale, alors que le charbon compte pour 20%, les produits chimiques 10% et le bois ou ses dérivés pour 11%.

Des ports méridionaux revigorés

Le port de Klaipeda est, en volume, le cinquième de la côte orientale de la baltique juste derrière Riga. L'année 2003 était particulièrement réussie pour le port de Klaipeda. 21,2 millions de tonnes de cargaison ont été manipulées, c'est-à-dire 7,4 % de plus qu'en 2002. Le trafic pétrolier en 2003 a été sensiblement le même qu'en 2002 puisqu'il a atteint 6,6 millions de tonnes soit 1% de moins que l'année précédente. Au regard de l'ouverture et de la croissance du trafic de Primorsk et donc de la diminution des approvisionnements russes, ces résultats sont relativement bons et laissent envisager un avenir moins chaotique que celui de Ventspils. Le trafic hors produits pétroliers en 2003 a représenté 14,56 millions de tonnes, ce qui correspond à une augmentation de 11,5% par rapport à 2002. Tous les principaux manutentionnaires du port

ont connu un accroissement de leur trafic en 2003 : « SC KLASCO » + 10 %, JSC « Bega » + 20 %, « Klaipedos Smelté » + 26%, le Consortium « Klaipedos terminalas » + 48%. En 2003, 118 366 EVP ont été manipulés dans le port de Klaipeda, c'est-à-dire 65 % de plus que dans la même période 2002 et 2,3 fois de plus qu'en 2001. En ce qui concerne le trafic roulier, de janvier à décembre 2003, 150 910 véhicules ont étés chargés/déchargés, dont 115 836 unités dédiées au transport de marchandises, c'est-à-dire 20 % de plus que dans la même période de l'année 2002. Le trafic passager a pour sa part crû de 25% en 2003 par rapport à 2002 pour atteindre 135 035 passagers dans l'année.

En 2004, 20,2 millions de tonnes de cargaison ont été manipulées dans le port de Klaipeda, soit 4,5 % moins qu'en 2003 (Cf. Tableau 36). La raison principale cette diminution des volumes manutentionnés en 2004 réside dans un changement considérable du trafic céréalier (au cours des 6 premiers mois de l'année 2004, celui-ci était 51000 tonnes contre 520 000 pour la même période de 2003). Ce trafic céréalier a diminué à Klaipeda en raison de la bonne moisson en Russie et en Ukraine. Parallèlement, 6,4 millions de tonnes de produits pétroliers ont été manipulées dans le port de Klaipeda en 2004, c'est-à-dire 3 % de moins qu'en 2003. Cette baisse est le résultat de la discontinuité d'approvisionnement en produits pétroliers par la Russie.

Tableau 36 : Trafic du port de Klaipeda en 2004

	milliers de tonnes		Comparaison
	2003	2004	2004/2003, %
Vrac liquide	8 033	7 559	94
Vrac sec	6 455	6 208	96
Marchandises diverses	6 705	6 479	97
TOTAL	**21 193**	**20 246**	**96**
Chargé	16 243	15 019	92
Déchargé	4 950	5 227	106
Rail	4 956	7 064	143
Route	150 910	149 257	99
Conteneurs (EVP)	118 366	174 241	147
Passagers	143 821	169 955	118

Source : Port de Klaipeda, 2005.

En ce qui concerne les autres marchandises, les écarts sont moindres et illustrent la relative stabilité du trafic dans le port. Les croissances les plus marquées sont celles du trafic roulier et surtout du trafic conteneurisé avec près de 60 000 EVP en plus en 2004, ce qui porte ce trafic à 174 241 (Cf. Tableau 36). La croissance dépasse même les meilleures prévisions du port qui prévoyait un trafic de 150 000 EVP pour 2004.

Le port de Kaliningrad apparaît comme un cas particulier avec une croissance vive et continue depuis 2001. L'augmentation du trafic conteneurisé et les nouvelles exportations d'hydrocarbures en sont les principaux moteurs, notamment via le terminal pétrolier de la compagnie LUKOIL situé à Izhevskoye d'une capacité de 4,5 millions de tonnes par an. (Cf. Tableau 33). Cette croissance est relativement trompeuse car, basée majoritairement sur une exploitation pétrolière ciblée, elle masque la difficulté du port de Kaliningrad de s'intégrer dans les réseaux maritimes et surtout terrestre en raison de sa situation géopolitique spécifique.

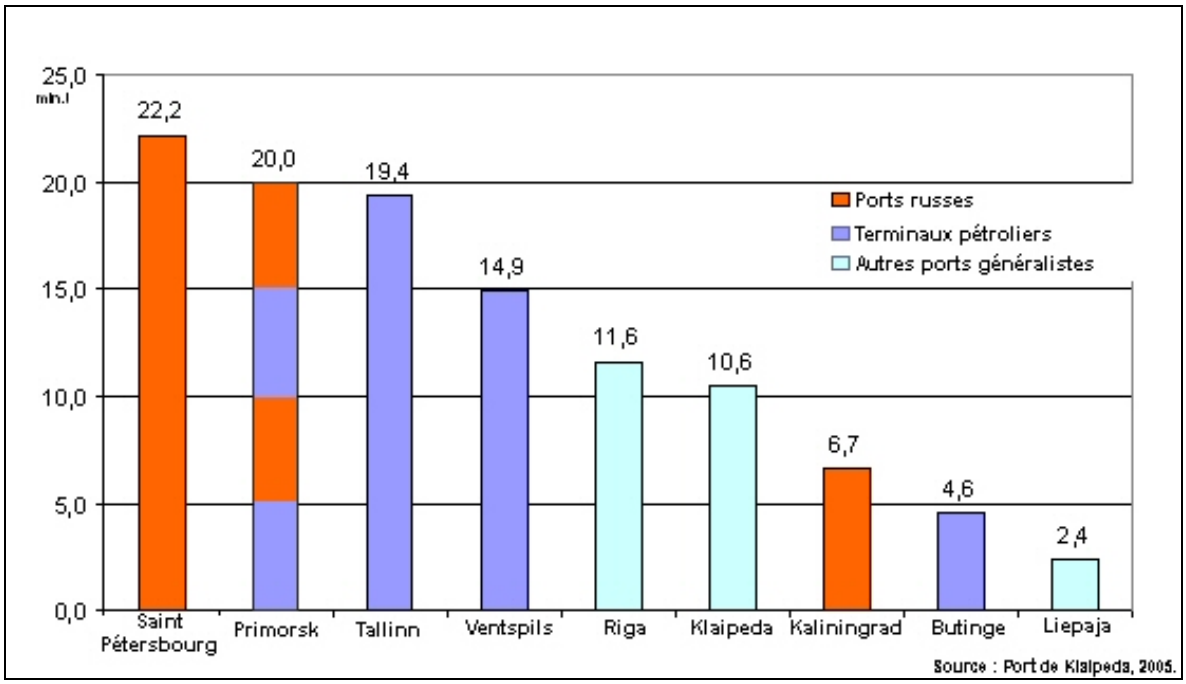
Au-delà des particularismes portuaires, un retour à l'échelle de la rangée s'impose. La croissance du trafic dans l'ensemble des ports régionaux a été de 20% en 2003 (18% en 2004) alors que le taux annuel de croissance du trafic maritime mondial a été de 3,7% (Source : CNUCED). L'ouverture du terminal de Primorsk a dopé les chiffres de la croissance qui, si on en exclu ce dernier, restent à 6% c'est-à-dire nettement au dessus de la moyenne. La façade orientale de la Baltique, dont le trafic a plus que doublé entre 1989 et 2004, se démarque des autres façades européennes par sa vitalité et s'affirme à la fois comme un enjeu et comme un acteur conséquent de l'Europe des transports. Le retour effectué sur une analyse des trafics portuaires de la rangée ou de ses ports constitutifs apparaît comme un élément indispensable à la compréhension et de l'explication de la dynamique récente de la façade orientale de la Baltique, de sa nouvelle organisation et de son devenir. Il renforce certes le caractère analytique de ce travail mais il permet d'éviter des erreurs liées à l'évolutivité rapide de l'objet d'étude.

3.1.1.2. La mise en place d'une façade maritime pérenne

Pendant le premier semestre 2004, dans les neuf ports non finlandais de la côte orientale de la mer Baltique (Primorsk, Saint-Pétersbourg, Tallinn, Ventspils, Riga, Liepaja, Butinge,

Klaipeda, Kaliningrad), 112 millions de tonnes de marchandises ont été manipulées, soit 20% de plus que pendant la même période de 2003 (Cf. Figure 49).

Figure 49 : Trafic des ports de la Baltique orientale (première moitié 2004)



Le décuplement du trafic maritime a, avant tout, profité aux ports russes qui ont connu une augmentation de 18,3 millions de tonnes de plus qu'au cours de la première moitié 2003. Par contre le trafic dans les ports baltes n'a que peu évolué au cours de cette même période.

Le boom des conteneurs et des hydrocarbures, moteur d'une croissance ciblée

Comme nous avons pu le remarquer, les chiffres de 2003 et 2004 confirment le rôle majeur du port de Saint-Pétersbourg dans le trafic conteneurisé avec un trafic qui a atteint 580 639 EVP en 2003. La croissance y semble soutenue tout comme dans les ports du sud de la rangée que sont Klaipeda et Kaliningrad, alors que nous assistons à un léger ralentissement à Tallinn. Cet essor est lié à la mise en service de nouvelles capacités, notamment à Klaipeda avec l'ouverture de la seconde tranche du terminal (Cf. Annexe 11). Le trafic conteneurisé dans le port de Riga connaît une croissance plus faible que celle des autres ports de la rangée, même s'il concentre la majeure partie du trafic conteneurisé letton (Cf. Tableau 37).

Tableau 37 : Les Principaux ports à conteneurs de la façade (en EVP)

	2002	2003	2003/2002 (%)	2004 (6 mois)
Saint-Pétersbourg	580 639	656 183	+13	354 407
Riga	127459	132 074	+4	79 739
Klaipeda	71 589	118 366	+65	77 361
Tallinn	87 912	99 440	+13	55 962
Kaliningrad	27 871	44 687	+60	30 355
Kotka	201 004	266 592	+32	162 865*
Hamina	8 9958	106 995	+19	72 033*

Source : Autorités portuaires, Finnish ports association, 2005.

* Chiffres pour toute l'année 2004 divisés par 2.

Une analyse du trafic conteneurisé en mer Baltique met en lumière l'apparition de hubs régionaux ou locaux. Les statistiques récentes démontrent qu'il y a réduction du nombre de ports utilisés dans le transport conteneurisé en mer Baltique. Ceci peut s'expliquer à la fois par la volonté des chargeurs de rationaliser et de concentrer leur flux et par l'impossibilité de certains ports de renforcer leurs infrastructures pour répondre à la demande [CAPPUCCILLI J.F., NOTTEBOOM T., 2005]. Ce n'est pas le cas de figure rencontré sur la façade orientale puisque même des ports comme Klaipeda, qui connaissaient des trafics conteneurisés faibles il y a quelques années développent ce créneau. S'agit-il d'un simple phénomène conjoncturel visant à répondre aux nouveaux besoins d'approvisionnement des arrière-pays régionaux ou d'une spécificité de la rangée balte ?

Les croissances les plus fortes sont enregistrées dans les ports pétroliers de Butinge et Primorsk, 76 % et 43 % respectivement entre 2002 et 2003. La situation du terminal de Butinge est cependant bien différente de celle de Primorsk et les chiffres de 2004 constituent de fait un sérieux rappel à l'ordre. Sans répéter l'histoire récente de ce terminal, la tentative de le soustraire à un contrôle russe avait échoué et abouti à son achat (lié à celui de la raffinerie de Mazeikai) par YUKOS. La réorganisation et les réorientations du groupe sont à l'origine d'une réduction des approvisionnements de la raffinerie et, par voie de conséquence, des exportations par Butinge. L'autre géant pétrolier russe LUKOIL semble intéressé par le rachat de l'entreprise, ce qui

renforcerait ses capacités d'exportations dans le sud de la Baltique puisqu'il est déjà le principal acteur pétrolier à Kaliningrad.

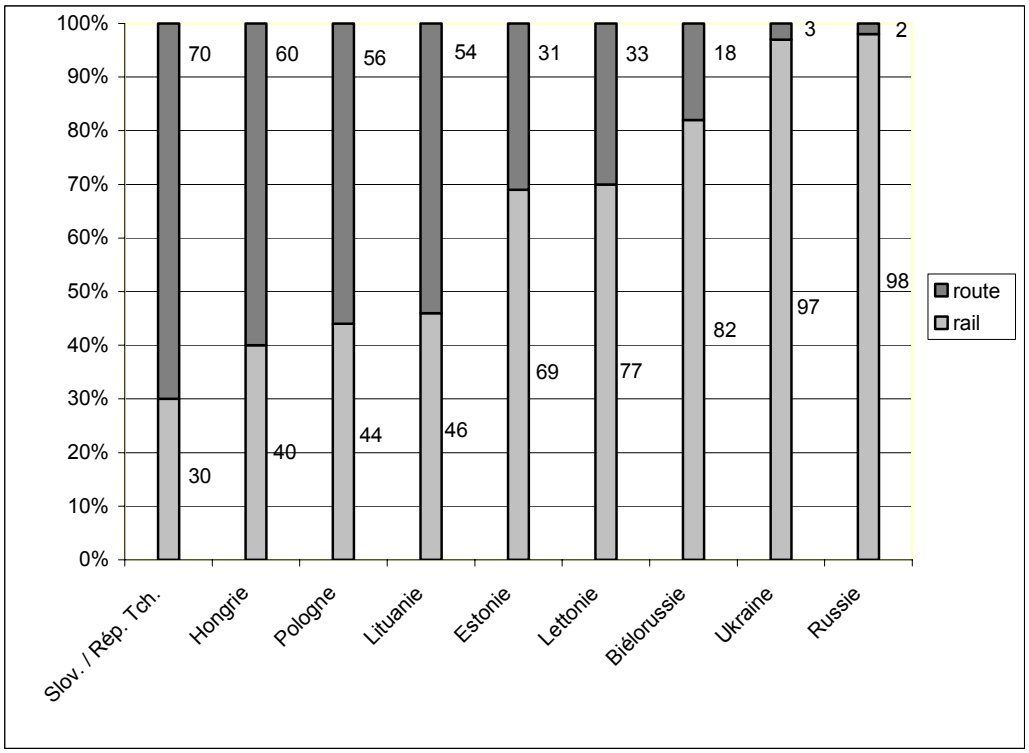
Si la croissance du trafic maritime en mer Baltique perdure depuis 1993, sa répartition semble de moins en moins homogène. Nous assistons au contraire à la concentration des flux sur certains points quand d'autres connaissent des difficultés ou d'autres encore semblent prendre des voies différentes. Jusqu'en 2002, les ports de l'espace balte ont suivi une trajectoire semblable, malgré des évolutions différenciées dues à des facteurs aussi divers que leur spécialisation antérieure, les choix politiques nationaux ou encore l'environnement économique. Schématiquement passés d'une organisation complémentaire à une logique concurrentielle, et, bien que leurs destins restent étroitement liés, en raison notamment des flux qu'ils supportent, les ports connaissent des divergences de plus en plus marquées en terme de développement, de priorités ou d'orientation. Dès lors, des interrogations sur l'organisation à venir de la façade et sur sa cohésion peuvent voir le jour. De même, n'assiste-t-on pas à la mise en place d'une hiérarchisation portuaire dans une rangée où celle-ci avait disparu depuis longtemps en raison dans un premier temps de son fonctionnement sur le mode complémentaire puis de la répartition relativement équilibrée de la croissance du trafic régional ?

Stabilité et persistances terrestres

La complémentarité portuaire héritée de l'époque soviétique a désormais disparu. Certes les rôles portuaires restent en grande partie inchangés puisque le rôle premier des ports de la façade reste d'expédier vers l'ouest les matières premières de la CEI et d'y faire parvenir des produits manufacturés. Certes, nous pouvons parler de persistance des territoires en nous basant sur la structure modale des pré ou post acheminements portuaires qui sont restés concentrés sur le mode ferroviaire (Cf. Figure 50). Les pays membres de l'UE sont, quant à eux, dominés par les transports routiers, tandis que dans les Pays Baltes leur part est moindre. La part du transport de fret par camions a augmenté partout excepté en Finlande et est maintenant entre 60 et 90 %. Les transports routiers ont connu la croissance de leur volume transporté pendant la dernière décennie tandis que les volumes de transport ferroviaire ont été stables ou même ont diminué. Les modes routiers et maritimes, plus souples, se sont développés dans les deux aires géographiques entre 1990 et 1998 au moment d'une forte instabilité des flux à la fois liée à la réorientation des échanges et à la refonte des outils de production des compagnies ferroviaires. Pourtant, les

scenarii qui prévoyaient alors que les parts modales des pays de l'ancienne Union soviétique évolueraient dans le sens d'un nivellement au bénéfice de la route se sont rapidement révélés caduques. Le transport ferroviaire domine et compte toujours pour 60 à 80 % dans les Etats baltes et en Biélorussie.

Figure 50 : Parts modales rail / route dans les PECO septentrionaux (2000)



Source : KUNTH A., THOREZ P., 2005.

La continuité de la répartition modale n'est pas anodine puisqu'elle caractérise la pérennité de l'arrière-pays des ports baltes. Cette constance se retrouve également dans le fait qu'au cours de la dernière décennie du XXème siècle, aucun nouveau type d'exportation majeur n'est apparu : les exportations portent toujours essentiellement sur un petit nombre de produits basés sur les ressources naturelles russes. Le trafic de vrac sec est certainement celui qui a connu le moins d'augmentation depuis 1990, ce qui peut amener à la conclusion que les volumes des arrière-pays desservis sont relativement stables. Ces quelques remarques donnent en partie raison à cette réflexion de Marc FERRO même si celle-ci perd peu à peu de sa pertinence : « L'ancienne URSS n'est plus... Et pourtant, ni la Russie ni les nations qui ont pris sa relève ne sont tout à fait

différentes de ce qu'elles étaient hier ». [FERRO M.., 1993]. Il y a en Baltique orientale une évidente persistance des territoires, bien qu'elle soit moins marquée, moins résistante, qu'on aurait pu le penser comme l'illustre la redistribution quantitative et spatiale de la circulation maritime.

3.1.1.3. La hiérarchisation portuaire au sein de la rangée

Parler de hiérarchisation portuaire s'impose aujourd'hui. Alors qu'en 1989 le rapport entre le trafic du port le plus important (Ventspils) et celui du plus petit (Kaliningrad) était de 9, il est aujourd'hui passé à 13. En fait, les écarts entre les ports n'ont cessé, et ne cessent, de croître mettant en avant des rangs portuaires prononcés. Ainsi, plus que les rangs eux-mêmes (Cf. Tableau 38) ce sont ces écarts entre les trafics portuaires et le dynamisme qui les caractérisent qui instaurent une véritable hiérarchie dans la rangée.

Aspects et conditions de la hiérarchisation

Cette hiérarchie qui montre que la façade orientale se rapproche de cette manière de l'organisation globale du transport maritime puisque, en raison de l'économie libérale, finalement les petits ports sont les perdants et les grosses entités concentrent le trafic. La Baltique orientale offre une exception de taille à cette tendance lourde dans l'organisation mondiale du transport maritime : le cas du port de Ventspils. Ce dernier, victime de sa spécialisation à outrance, est loin de concentrer les flux. Il est au contraire celui qui éprouve les plus grandes difficultés à se développer et ne serait-ce qu'à conserver ses parts de trafic. Il est représentatif de la situation spécifique de la façade. Bien que cette dernière soit désormais régie par les lois du marché et de l'économie libérale, elle reste très nettement influencée par les humeurs de la Russie. Sur les rives orientales de la Baltique, les imbrications économiques, politiques et géopolitiques nombreuses offrent un cadre particulier au développement des échanges et à l'organisation de la circulation.

Tableau 38 : Les rangs portuaires en 1989 et 2004

	1989	2004
Saint-Pétersbourg	3	1
Primorsk		2
Tallin	4	3
Ventspils	1	4
Riga	5	5
Klaipeda	2	6
Kaliningrad	8	7
Kotka	6	8
Hamina	7	9
Liepaja	9	10

Sources : compilées par l'auteur

Nous pouvons compléter ce tableau des rangs portuaires et nous poser la question de la pérennité de certains ports. Les ports des Etats baltes occupent une position relativement délicate Ainsi, lorsque la Russie augmente sensiblement les tarifs des frets ferroviaires des marchandises en transit par les pays baltes, elle relève le seuil d'opportunité pour l'utilisation des ports russes. Le gouvernement russe veut relancer l'activité des ports nationaux par un vaste programme d'investissements de modernisation couplé à une augmentation des taxes lors de transits portuaires hors de ses frontières. En face, les ports Baltes ou finlandais s'efforcent d'améliorer les liaisons avec les Etats de la CEI ou de multiplier les liens maritimes avec les autres façades. Là encore, les plus petits ports ont plus de difficultés à attirer les compagnies maritimes. Les ports participent à la mise en circulation de trains blocs entre Riga et Moscou, Ventspils et la Russie Centrale, l'Ouzbékistan et le Kazakhstan (Journal pour le Transport International. 21-22/2003). Ils encouragent les entreprises russes à investir dans leurs terminaux, ce qu'ont fait les entreprises pétrolières Lukoil à Ventspils en Lettonie et Youkos à Butinge en Lituanie. Le questionnement à propos de Ventspils est aussi renforcé par le fait qu'il est à l'écart des RTE. S'il est situé sur le corridor est-ouest défini par la Lettonie, ce dernier n'est pas intégré dans le réseau européen d'infrastructures de transport. Ventspils ne dispose même pas dans l'arrière-pays d'une bretelle de raccordement aux corridors existants [GAIBROIS C., 1999]. Voilà pourquoi la Lettonie a proposé que l'on procède à une extension d'un certain nombre de corridors de transport existants. Et ceci en interconnectant par exemple les corridors 1 et 9 (Cf. Figure 15). L'existence de routes de transit alternatives offre aux entreprises russes une opportunité qu'Ampir Syrtylanov, le

directeur de la compagnie pétrolière Barneft exprime clairement : « *Je me moque de savoir à qui appartient le terminal, je regarde juste combien ça coûte* » (Business in Russia, septembre 1997, p.102 d'après Alf BRODIN). Ainsi, malgré de nombreux débats sur les coûts engendrés par les exportations russes via les ports baltes ou finlandais, le volume global du transit par ces ports n'a pas cessé de croître au cours de la période de l'étude. La question de la pérennité des ports rejoint en fait celle de leur spécialisation et de leurs fonctins.

L'établissement d'une classification portuaire

Une classification des ports non plus quantitative mais fonctionnelle et organisationnelle accroît l'intérêt des résultats précédents (Cf. Tableau 39).

Les ports de la Baltique orientale sont, d'après cette démarche, avant tout de deux types :

- Des ports dits industriels ou vraquiers, en l'occurrence des ports d'exportation pétrolière qui sont en relation avec un arrière-pays relativement lointain via des oléoducs ou le rail.
- Des villes-ports dont le développement dépend des liens qu'ils peuvent avoir avec leur arrière-pays. Leur rôle est donc fonction des activités portuaires tout autant que des activités et du poids urbain.

Les liens à l'espace et les interactions en terme de structuration spatiale sont différents d'un type de port à l'autre, tout comme leur insertion dans la circulation maritime mondiale qui passe par des organisations différentes du transport maritime. Ainsi, les ports vraquiers de Primorsk, Butinge et Ventspils qui s'insèrent dans la circulation maritime par le tramping, d'où un caractère relativement variable de leurs liaisons avec les autres façades maritimes. A l'opposé, les autres ports de la région connaissent des « liens fixes » avec un avant-pays plus figé et mieux défini (organisation dominée par des lignes régulières vers les grands ports européens).

Tableau 39 : Classification des ports baltes

	Services	Fonction portuaire	Caractéristiques de localisation	Situation dans la Rangée*
Ville-port	Importation et exportation de produits finis ou semi-finis à forte valeur ajoutée	Le port est un noyau dans un réseau de terminaux et de services de distribution des marchandises.	Dépendant de l'accessibilité par rail, route ou voie fluviale aux marchés, et aux zones densément peuplées	**Saint-Pétersbourg** **Kotka et Hamina** **Riga** **Klaipeda** **Kaliningrad** **Tallinn**
Port industriel ou vraquier	Exportation de marchandises à faible valeur ajoutée directement au navire	Le port est une partie de l'équipement du complexe industriel ou étroitement relié par une route, une voie ferrée ou une conduite dédiée.	Faible dépendance aux services et aux marchés.	**Primorsk** **Ventspils** **Butinge** *Tallinn* *Kaliningrad*
Port de transbordement	Transfert de conteneurs entre navire-mères et services feeder	Localisation stratégique en relation avec les grandes routes maritimes transocéaniques	Légère relation avec le réseau de transport terrestre	
Port passagers	Ferry ou croisiérisme	Le port doit offrir des liaisons intenses avec les centres urbains	Demande d'accessibilité aux centres urbains par automobile ou transports publics.	*Tallinn* *Klaipeda* *Saint-Pétersbourg*

* En italique : port pouvant partiellement s'intégrer dans ce type.

D'après RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002.

En tant que port, Ventspils est d'importance régionale alors qu'en tant qu'espace urbain (Cf. Figure 52) son impact sur l'espace balte est bien moindre, d'autant plus en raison de sa spécialisation et de sa monactivité. A l'inverse, Saint-pétersbourg, en plus d'être le premier port de la rangée est aussi la plus grande ville de la façade. D'après cette classification, le rôle majeur de Saint-Pétersbourg en tant qu'entité portuaire mais aussi urbaine apparaît comme une évidence.

Vers une typologie des villes portuaires baltes

Au sein de la façade, la hiérarchisation est d'abord le résultat de caractères maritimes et portuaires auxquels viennent se coupler des considérations politiques, économiques ou démographiques. Une typologie, exprimée de façon graphique (Cf. Figure 51), permet d'effectuer une analyse plus fine et de glisser du simple port à la notion de ville portuaire. L'étude des villes portuaires n'est pas l'objet de ce travail. Cependant, le couple formé par la ville et le port peut permettre d'identifier où le trafic s'est le plus démarqué par rapport à la logique du peuplement urbain littoral : rôle renforcé de port d'hinterland, émergence d'un hub, perte d'accessibilité par congestion urbaine par exemple. Le but est de mettre en valeur des principes dynamiques, même si les données qui inspirent la typologie (taille démographique couplée au volume de trafic portuaire) expriment des structures[34]. De multiples combinaisons de la ville et du port illustrent l'importance variable, économique ou spatiale, des deux entités, ce qui fait écho aux typologies précédentes [DUCRUET C., 2004].

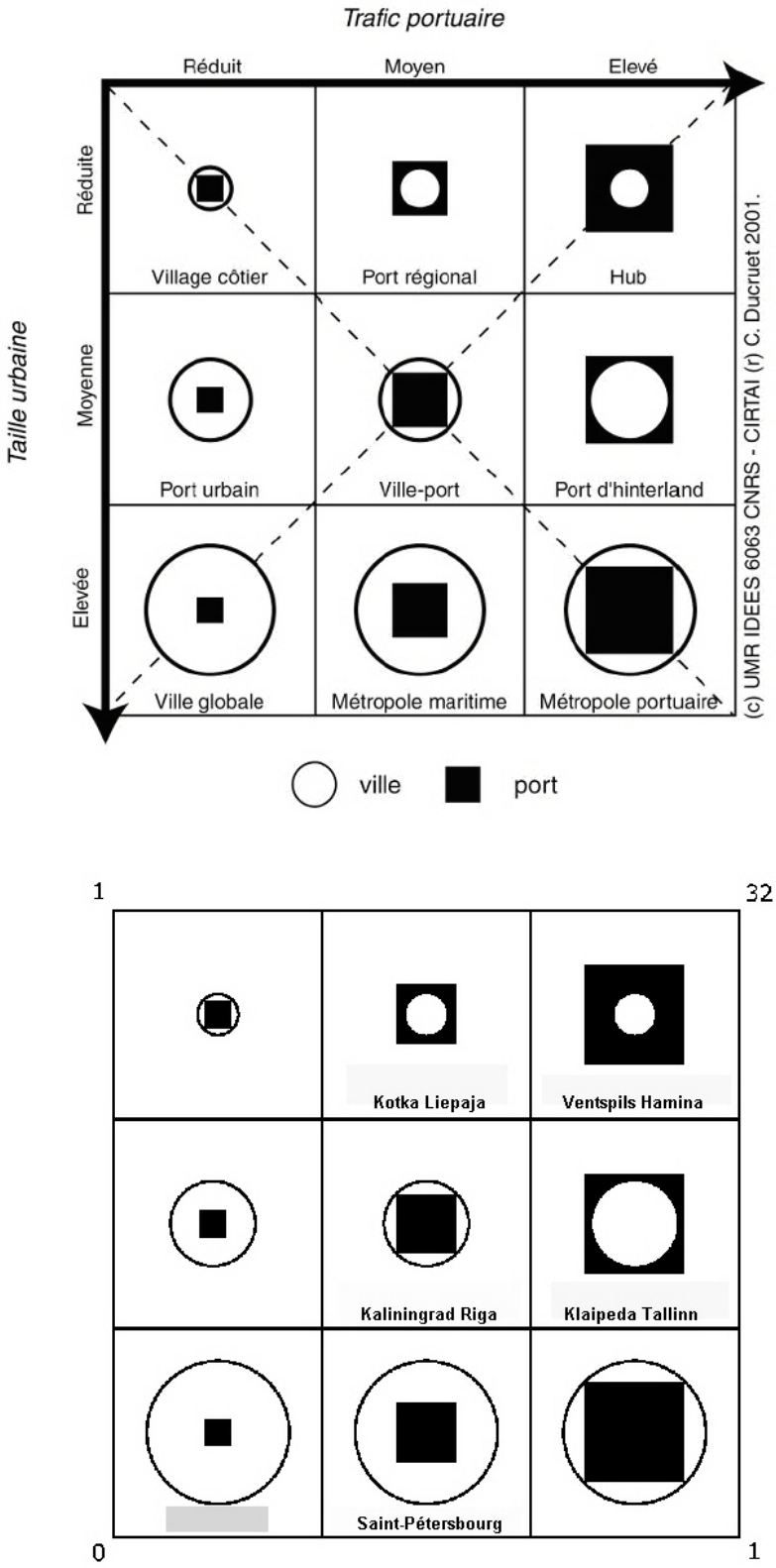
Bien que l'utilisation de cette matrice reste largement théorique, la possibilité existe de mesurer les rapports entre taille urbaine et taille portuaire [VALLEGA A., 1976] :

$$\frac{\%\text{ du trafic portuaire balte}}{\%\text{ de la population des agglomérations}} = \text{concentration relative ville - port}$$

Plus le résultat est proche de 1, plus la ville portuaire se rapproche de la diagonale centrale de la matrice (village côtier / métropole portuaire), plus le résultat est élevé plus elle se tourne vers le « hub » ou, si les valeurs sont basses vers la "ville globale" (ville diversifiée). De plus, la figure se lit en valeur absolue. L'exploitation de ces calculs nous donne la distribution suivante.

[34] En tant que port-terminal, donc à l'écart de toute emprise urbaine, Primorsk n'est pas pris en compte dans l'élaboration de cette typologie.

Figure 51 : Typologie spatio-temporelle des ville-ports baltes



Cette distribution met clairement en évidence la différenciation entre les entités portuaires et urbaines de la façade (Cf. Figure 52). Certains résultats peuvent sembler banals comme la qualification de ville-port pour Riga ou Kaliningrad. La classification de Hamina, avec Ventspils, comme hub rappelle toutefois l'aspect théorique de cette classification qui se doit d'être complétée par d'autres méthodes d'analyses. Elle fait cependant ressortir la primauté des fonctions maritimes dans ces villes portuaires.
Le cas de Tallinn, capitale nationale et centre urbain majeur à l'échelle estonienne, est plus intéressant puisqu'il semble indiquer un renforcement du rôle du port d'hinterland en dépit des logiques de peuplement urbain littoral. Le port d'hinterland s'oppose au hub maritime, c'est un port de marché qui dessert un hinterland. La forme la plus rudimentaire du port d'hinterland est le port gateway, simple porte d'entrée qui permet de desservir les grands centres urbains situés à l'intérieur des terres. Le port d'hinterland prolonge sa desserte maritime grâce à un transport terrestre massifié qui permet de générer des volumes de marchandises. L'autoroute est la forme la plus rudimentaire de cette massification, les formes les plus élaborées étant le transport des conteneurs par trains blocs complets ou par barges fluviales, l'ensemble étant rythmé par des services réguliers et cadencés [DUCRUET C., 2004]. Dans le cas de Tallinn, cette massification prend la forme de liaisons ferroviaires régulières d'approvisionnement en hydrocarbures.

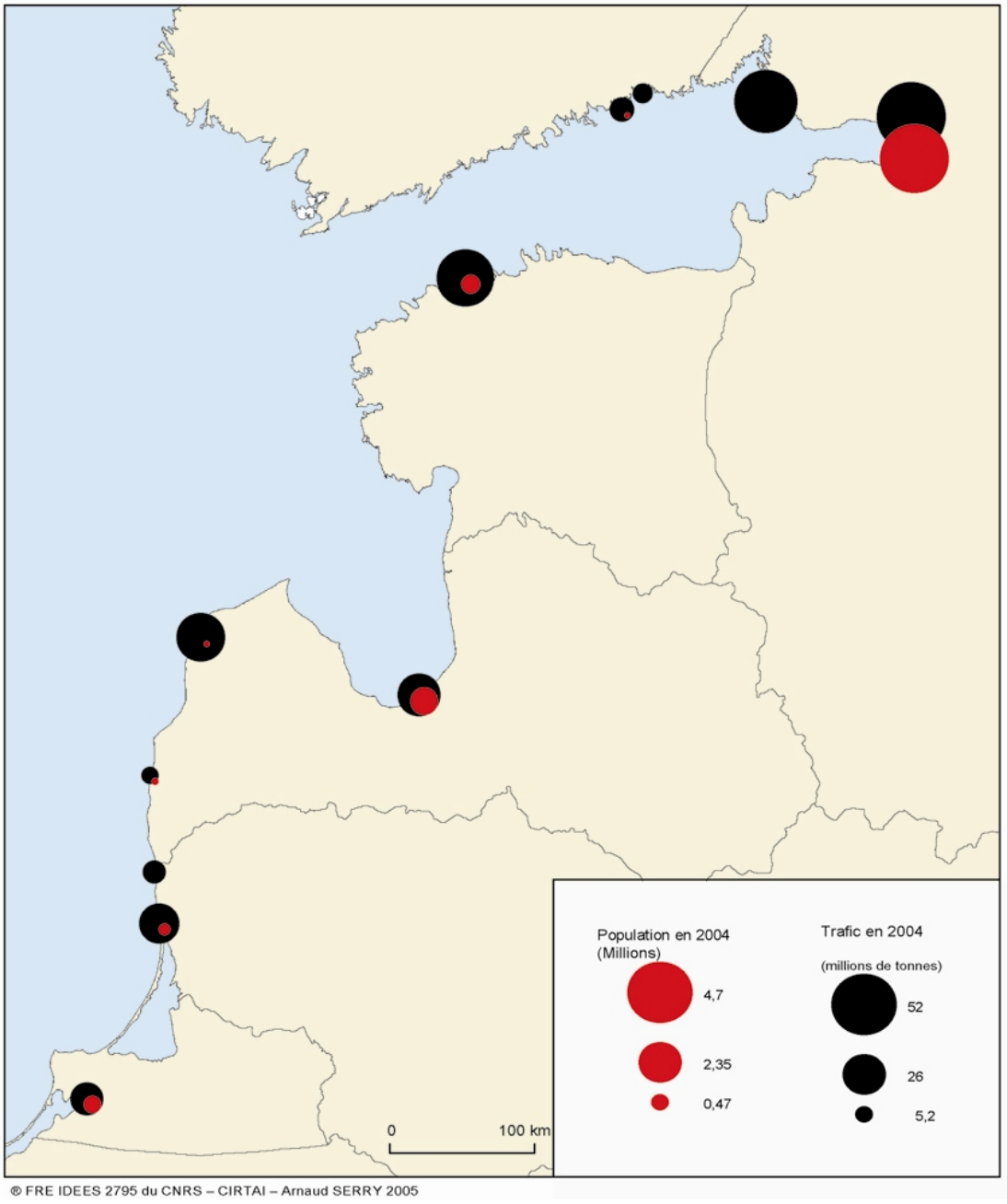
Il est évident que l'intérêt porté ici aux villes portuaires reste succinct. L'objectif étant ici d'appréhender le lien qui peut exister entre l'activité maritime et portuaire et la structuration de l'espace, la ville portuaire n'est en effet pas étudié pour elle-même mais pour aider à la compréhension de la région balte. De ce point de vue, Saint-Pétersbourg se démarque des ports d'hinterland par l'importance de ses fonctions centrales en s'inscrivant dans la catégorie métropole maritime telle qu'elle est définie ici. La métropole maritime est un centre par elle-même, centre de production et de consommation, encore plus si elle se trouve à proximité d'une mégalopole. Elle se distingue du port gateway par l'importance de ses fonctions centrales. Elle justifie à elle seule des flux importants de marchandises qui créent la fonction de noeud, celle-ci renforçant les possibilités de production et de consommation. Ces flux lui sont destinés – elle est un centre de chargement - mais sont aussi redistribués vers des centres périphériques intérieurs ou littoraux. La métropole maritime en tant que noeud fonctionne à la fois en tant que port d'hinterland et en tant que hub. Elle est aussi et surtout un centre tertiaire qui se situe à la fois en

amont et en aval de la création de la chaîne de la valeur, de part et d'autre de la simple fonction de production de biens matériels. En fait, Saint-Pétersbourg s'écarte quelque peu de cette définition car, étant à l'écart des lignes maritimes transocéaniques, le port ne fait pas fonction de hub [DUCRUET C., 2004].

3.1.1.4. Saint-Pétersbourg, capitale de la Baltique orientale

Saint-Pétersbourg a été fondé en 1703 par Pierre le Grand, pour devenir la nouvelle capitale de l'empire russe, ouverte sur l'Europe. Aujourd'hui Saint-Pétersbourg est le premier port de la rangée en volume. De plus, avant même d'être un port, Saint-Pétersbourg est la seconde ville de Russie par sa population, son activité économique et son poids universitaire et scientifique, mais elle a beaucoup perdu de son rôle culturel. Saint-Pétersbourg compte plus de 4,7 millions d'habitants et l'*oblast* de Leningrad, 1,5 millions de personnes (Cf. Figure 52). C'est un carrefour majeur entre l'Europe du Nord-Ouest et la Russie et un des principaux pôles industriels de la Russie. Pour réaliser l'ambition, telle qu'elle est formulée par les auteurs du « Plan stratégique », d'en faire un centre de contacts entre d'un côté la région de la mer Baltique (désormais porte de l'Union Européenne) et de l'autre la région Nord-Ouest de la Russie, la ville doit se donner les moyens, en particulier en améliorant son accessibilité, c'est-à-dire veiller à rénover et développer les infrastructures de transport qui la desservent [BAYOU C., 2003]. L'accessibilité au port est encore plus problématique puisque, outre un site maritime peu propice à la navigation, celle-ci est réduite que ce soit au niveau ferroviaire ou routier par la nécessité de traverser l'espace urbain.

Figure 52 : Poids portuaire et urbain en Baltique orientale



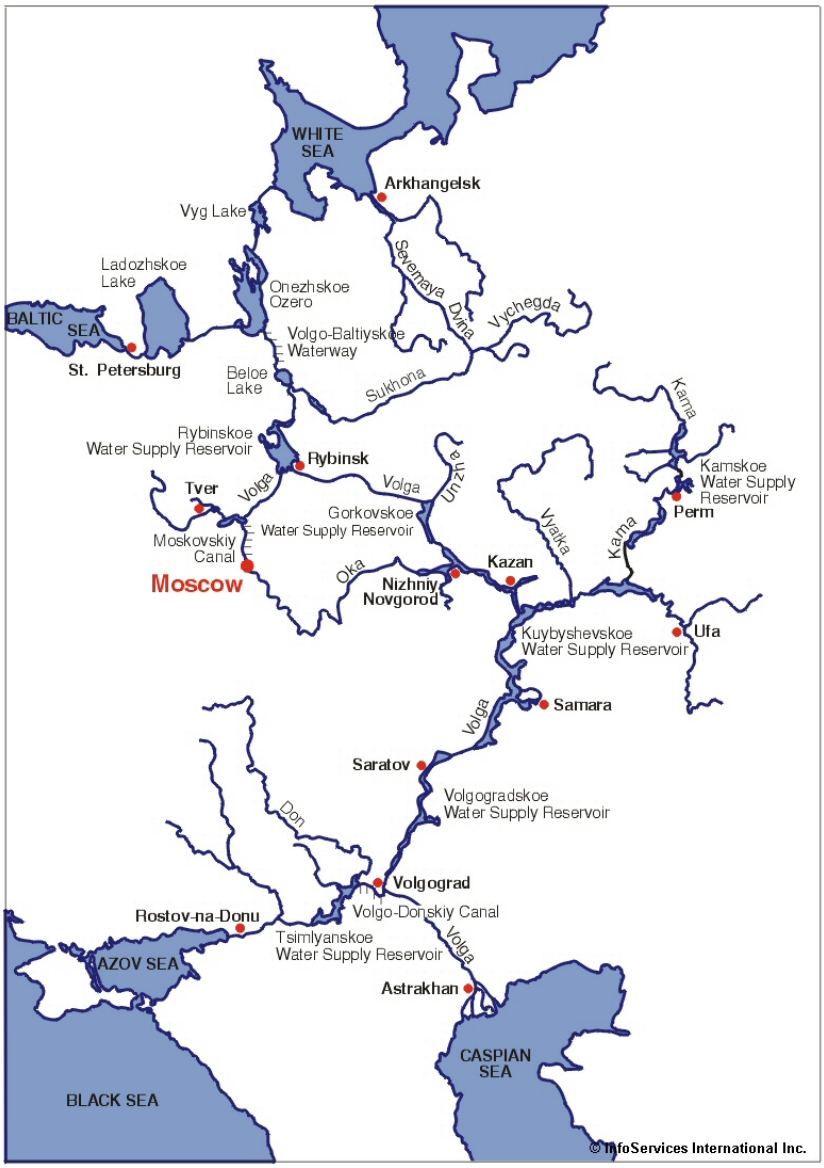
Depuis l'adhésion de la Finlande à l'Union européenne, le trafic de véhicules et de trains à la frontière russo-finlandaise a augmenté. La modernisation et l'expansion du réseau de transport combiné est une priorité pour Saint-Pétersbourg et les régions frontalières. Les grands projets d'infrastructures dans le nord-ouest de la Russie visent notamment la réfection d'autoroutes,

l'agrandissement d'aéroports, la construction de routes à péage, l'établissement d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre la région et Moscou (un train circule déjà), et le réaménagement de ports. A Saint-Pétersbourg, le trafic des poids lourds résulte essentiellement des importations en provenance des ports finlandais et ne réalise que moins de 5 % du trafic total. Cette situation est due à l'importance des transbordements de conteneurs, y compris à l'importation, pris en charge par les Chemins de fer d'Octobre (Autorité ferroviaire régionale basée à Saint-Pétersbourg). Le chargeur sait, lorsqu'il choisit de faire transiter sa marchandise par le port de Saint-Pétersbourg, que les autorités douanières sont plus souples et efficaces quand la marchandise est transbordée vers le chemin de fer. Les chargeurs qui choisissent une interface routière préfèrent décharger dans les ports finlandais ou baltes ou encore dans des petits ports de la périphérie de Saint-Pétersbourg, tel Lomonossov. La ville de Saint-Pétersbourg constitue le centre d'un schéma routier en étoile, et polarise ainsi la région du Nord-Ouest de la Russie, tout en étant située à moins de 200 kilomètres de la frontière finlandaise. Saint-Pétersbourg représente un passage privilégié entre Helsinki et Moscou, ou entre la Carélie et le reste de la Russie, et se trouve à moins de 300 kilomètres de Tallinn. Cette situation serait idéale si l'infrastructure routière était adaptée à la circulation des poids lourds. Pour l'instant, seule la M10, axe très emprunté qui relie la ville à Helsinki, via Primorsk, Vyborg, et Kotka, a été en partie rénovée en 1998. Toutes les prévisions font état d'une explosion du trafic sur cet axe. Ce sera de loin la route la plus empruntée du pays avec l'augmentation des échanges entre l'Union européenne et la Russie, et notamment des importations par cette dernière de biens de consommation, largement conteneurisés [KUNTH A., 2000]. La ville est devenue le principal centre de transit de marchandises pour la Russie : elle assure 40% du transit des exportations et des importations de la Russie et 50% de celles de la région Nord-Ouest [BAYOU C., 2003]. Dans ce cadre, le port apparaît comme un enjeu crucial.

Le transport fluviomaritime offre un potentiel intéressant surtout pour les matières pondéreuses malgré l'obstacle climatique et le fait que le mouvement des marchandises s'effectue essentiellement d'est en ouest alors que les fleuves navigables sont majoritairement orientés selon un axe nord-sud. Il peut ainsi se poser dans les années à venir comme un palliatif à la saturation des réseaux terrestres au pourtour de Saint-Pétersbourg. Le trafic fluvial a connu un effondrement au cours des premières années de transition puisqu'en 1995 il ne représentait plus que 30% de celui de 1991. Cependant, à terme, compte tenu de la bonne interconnexion des réseaux

intérieurs, on peut penser que celui-ci retrouvera sa place dans l'ensemble des modes de transport de la Russie [CABANNE C., SIDOROVA V., TCHISTIAKOVA E., 1996]. Les aménagements fluvio-maritimes, avec des canaux rejoignant «les cinq mers», c'est-à-dire la mer Baltique, la Mer Blanche, la mer Noire, la mer d'Azov et la mer Caspienne, ont été un élément important dans le développement de Saint-Pétersbourg (Cf. Figure 53). La jonction fluviale entre la mer Baltique, la mer Noire et la mer Caspienne a d'ailleurs été classée voie fluviale d'importance internationale par un accord européen signé le 19 janvier 1996 à Genève (Cf. Annexe 12).

Figure 53 : Le système des cinq mers



L'URSS disposait d'une flotte fluvio-maritime importante de matériels de trois types : le *Ladoya* (90 x 11 x 3,5 à 4,5 m), le *Baltyskiy* qui est nettement plus grand et le plus vaste, le *Volga* qui atteint jusqu'à 139 x 16,6 m. Cet ensemble est apparu vite sous-utilisé dans les régions d'origine et l'on a cherché à étendre leur clientèle à toute la Baltique et la mer Noire, voire au cabotage européen. Des lignes fluviomaritimes internationales, souvent saisonnières, touchent le port de Saint-Pétersbourg, notamment celles assurées par la *North Western Shipping Company* qui le relient à de nombreux ports de la Baltique, aux grands ports européens et à la ceux de la mer Noire. Le trafic fluviomaritime y est dominé par les exportations d'engrais, de produits forestiers ou de métaux vers l'Europe et les exportation ou importations de céréales vers Saint-Pétersbourg ou les ports de la Volga.

Le port de Saint-Pétersbourg, tout comme l'économie maritime russe dans son ensemble, a subi depuis l'implosion de l'Union soviétique de profonds bouleversements qui se sont traduits par des changements tant structurels que stratégiques. La formation d'entreprises indépendantes opérant dans les ports a souvent été caractérisée par des changements irréguliers de propriété, de direction des opérations débouchant sur un développement portuaire irrégulier et imprévisible. Cette situation a conduit au pessimisme de nombreux observateurs et le redressement du port depuis quelques années jusqu'à en faire le premier port de la rangée en terme de tonnage, apparaît encore parfois aujourd'hui comme miraculeux. Le port de Saint-Pétersbourg fonctionne selon un schéma identique à celui de ses concurrents baltes : les origines des exportations sont lointaines, et se situent le plus souvent en Sibérie et en Asie centrale. Les destinations des importations sont régionales puisqu'il s'agit surtout des villes de Saint-Pétersbourg et de Moscou. L'évolution de la structure du trafic, autant que sa croissance, illustre la réussite de l'entreprise de transformation du port à partir de 1998 (Cf. Tableau 26).

Depuis que la Russie a « perdu » les ports baltes, l'enjeu de l'ouverture maritime a retrouvé toute sa vigueur. Si c'est un handicap pour la Russie, cela constitue aussi une chance pour Saint-Pétersbourg qui s'est vu, avec l'ensemble des ports de Golfe de Finlande, devenir une priorité nationale afin d'assurer l'indépendance portuaire russe. Par ses réformes, le port est parvenu à capter des flux croissants d'exportations en provenance de toute la Russie, redonnant à la ville une certaine influence. La littérature récente suggère l'intention des autorités politiques et maritimes russes de faire de Saint-Pétersbourg la porte d'entrée au marché conteneurisé russe et est-européen sur la mer Baltique. Ceci soulève plusieurs questions. Quelle est l'importance du

port de Saint-Pétersbourg au sein des réseaux maritimes conteneurisés globaux ? Dans quelle mesure les transporteurs maritimes nationaux russes utilisent-ils Saint-Pétersbourg comme hub maritime ? Quelle est la dynamique ville-port émergente ?

La Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD) a annoncé fin 2001 qu'elle investissait en 2002 environ 55 millions d'euros dans la modernisation des infrastructures portuaires du Nord-Ouest russe, en ciblant trois sites prioritaires parmi lesquels la gare maritime centrale de Saint-Pétersbourg. Les dirigeants de la BERD estiment que la construction et la modernisation des ports de la région, qui font de ce littoral russe une importante région portuaire, sont une condition *sine qua non* pour impulser une nouvelle relation commerciale entre le district Nord-Ouest et l'Union européenne. Le but principal dégagé par le Plan est de faire de Saint-Pétersbourg une « ville multi-fonctionnelle intégrée à l'économie russe et mondiale », faisant de la ville un intermédiaire entre ces deux entités [BAYOU C., 2002]. Les retombées et le poids du port de Saint-pétersbourg dépassent le simple cadre maritime et s'échappent des frontières urbaines de la ville. Son arrière-pays, qui est le coeur économique de la Russie, en fait un maillon essentiel du développement national et de son intégration régionale.

Des auteurs russes considèrent même Saint-Pétersbourg comme une alternative européenne à la capitale russe, une cité démocratique avec « une identité péterbourgeoise nouvellement inventée, développant des contacts avec les autres Etats de la Baltique plutôt qu'avec Moscou ». [MOROZOV V., 2004]. Précisons enfin que les capitales de la Baltique font partie du réseau Eurocities, au sein duquel Saint-Pétersbourg est la seule ville russe à avoir été admise. Saint-Pétersbourg entend surtout être le point de focalisation du recentrage des relations entre l'UE et sa périphérie, le centre de gravité européen, du fait des élargissements successifs, se déplaçant objectivement vers le Nord-Est. Or, si la ville souhaite développer ses relations avec l'UE, la coopération avec la région de la mer Baltique lui apparaît naturellement comme une priorité. Lancée en 1997, « l'initiative baltique », complétée chaque année depuis (elle comporte aujourd'hui huit projets de coopération régionale[35]), vise à renforcer la position de Saint-Pétersbourg dans la Baltique et à créer un espace intégré de transbordement. Surtout, le préambule de chacun de ces programmes précise en premier lieu que l'objectif est d'accroître le

[35] « Saint-Pétersbourg 2003 - Porte vers l'Europe », « Saint-Pétersbourg - capitale culturelle en 2003 », « Pont baltique », « Ligue de la paix et du consentement », « Armées écologiques », « Université humanitaire baltique », « Ville propre et Périphérique ».

processus d'intégration de la Russie à l'Europe. Si elle parvenait à sortir du jeu politique fondé sur le court terme, Saint-Pétersbourg devrait réussir à convaincre Moscou que la forme de régionalisation qu'elle prône n'aura pas d'effet de désintégration sur le pays mais, au contraire, devrait servir de catalyseur pour réussir les réformes et promouvoir l'intégration internationale, *via* la Baltique et l'Europe. La vente par l'Etat, en novembre 2005, des 48,8 % des actions du Port Maritime de Saint-Pétersbourg à la société chypriote *Chupit Ltd* (filiale du groupe Novolipetsk, troisième producteur russe d'acier) peut d'ailleurs être interprétée comme la prise en compte par Moscou de l'intérêt de l'ouverture sur le monde à moins qu'il ne s'agisse d'un cadeau à l'homme d'affaire Vladimir Lissine. Si une seule région russe pouvait être « dans » l'Europe, c'est toute la Russie qui en bénéficierait. Saint-Pétersbourg pourrait alors tirer une réelle fierté en devenant une véritable capitale régionale [BAYOU C., 2002]. L'activité maritime et portuaire apparaît comme un support possible de cette « vocation » européenne de Saint-Pétersbourg. Les liens maritimes étroits tissés entre le port du fond du Golfe de Finlande et ceux des rives de la mer du Nord sont d'ailleurs autant de ferments à un processus d'intégration, au moins économique, de la Russie à l'Europe. Enfin, le développement économique, direct ou induit, lié à l'accélération de l'activité portuaire constitue aujourd'hui un atout pour Saint-Pétersbourg dans son affirmation face à la capitale fédérale. Considéré autrefois comme la porte de l'Occident, Saint-Pétersbourg est en train de reconquérir son titre en partie grâce à son port et à son attrait touristique.

La hiérarchisation au sein de la façade orientale de la Baltique est désormais acquise. Il faut dépasser le simple aspect du transport maritime pour comprendre combien celle-ci est marquée et quelles peuvent être ses répercussions spatiales. Il va de soi que les répercussions ou les implications spatiales d'une ville portuaire d'un poids urbain important couplé à un poids portuaire élevé sont nettement supérieures à celles d'un petit port local. Il convient également de dépasser l'étude quantitative afin d'appréhender correctement la structuration de la Baltique orientale. Qu'il s'agisse par exemple de sa place dans les réseaux maritimes ou terrestres, ou encore des différents enjeux et jeux d'acteurs, les clés de la compréhension de la rangée sont aujourd'hui multiples.

3.1.2. L'intégration de la façade dans le système maritime mondial et européen

La localisation des ports et leur insertion dans les réseaux sont d'un intérêt vital pour diverses raisons : économiques, sociales, environnementales aussi bien que culturelles. Le réseau dans lequel les ports de la Baltique orientale s'insèrent est celui du commerce maritime mondial. La question est de connaître la manière dont le sous-ensemble balte s'imbrique dans l'ensemble mondial. En fait, il semble que nous assistions aujourd'hui à une nouvelle phase de restructuration portuaire. Deux systèmes de transport se dissocient. D'une part celui des marchandises générales qui, transportées en conteneurs, empruntent les lignes maritimes régulières, d'autre part celui des exportations de pondéreux depuis les Etats post-soviétiques, qui, après un trajet terrestre par chemin de fer ou oléoduc, utilisent la voie maritime. Les ports eux-mêmes ont connu une expansion graduelle en symbiose avec les industries et le commerce qui leur sont liés. Par conséquence, les réseaux de transport terrestres ont eux aussi évolué. Les interactions entre transports maritimes et terrestres sont d'autant plus nombreuses aujourd'hui que la circulation et la concurrence y sont désormais libres.

Dans le cadre d'une Union Européenne élargie à 25 membres depuis 2004 puis 27 en 2007, où les échanges continentaux vont évidemment s'accroître et le barycentre se déplacer un peu plus à l'Est, le mode maritime peut, doit, répondre à la croissance exponentielle et sans doute excessive du transport routier. Dans le cadre de cette évolution qui s'appuie sur le transport combiné et le cabotage, l'ensemble des ports européens constitueront des sites économiques essentiels [LE MESTRE P., 2003].

3.1.2.1. Une ouverture sur le monde paradoxalement synonyme de rétraction de l'avant-pays

En raison de la qualification dite de type secondaire de la façade orientale de la Baltique, son intégration dans le système maritime mondiale relève plus de ses liens avec l'une des grandes rangées portuaires que de sa desserte directe dans les grandes routes maritimes (Cf. Figure 31). En l'occurrence, les ports d'Europe occidentale, surtout ceux du « Northern-Range » sont ces hubs dans lesquels les flux en provenance ou à destination de la Baltique se concentrent. Le cas de la Baltique orientale reste cependant particulier puisque, si sa desserte est pour l'essentiel

assurée par feedering, l'importante part des vrac dans le trafic, surtout les hydrocarbures, y renforce le rôle du tramping.

L'organisation du foreland balte permet de critiquer l'analogie trop communément observée dans la bibliographie entre la mer Baltique et la Mer Méditerranée. Ports de la Baltique et de la Méditerranée ne sont pas confrontés aux mêmes enjeux et contraintes. Situés dans un cul de sac marin partiellement fermé par le Danemark, les ports de la Baltique constituent un ensemble en recomposition, dont l'ambition est de devenir un corridor de transit est-ouest. De leur localisation résulte une desserte dominée par des lignes feeder à destination des ports du Nord de l'UE ou à partir de ports de transbordement situés dans les pays scandinaves. Les ports baltes sont donc surtout dépendants de leur Hinterland.

Héritage de la période socialiste, les ports baltes drainent une part conséquente du trafic en provenance ou en direction de la CEI. Ces ports occupent désormais une position complexe. La Russie d'abord livre une concurrence intense afin de récupérer une partie des trafics. Cependant, les investissements russes dans les ports baltes perdurent, certains ont lieu à Kaliningrad alors que priorité gouvernementale est donnée au Golfe de Finlande par exemple. La façade orientale de la Baltique est-elle une région où intérêts publics et privés sont encore plus antagonistes qu'ailleurs ? La concurrence portuaire est couplée à une concurrence modale avec les projets routiers comme la « Via Baltica », corridor transeuropéen qui reliera Varsovie à Helsinki ou le projet finlandais de liaison Helsinki/Saint-Petersbourg / Moscou. Une diversification sectorielle et le développement du trafic de conteneurs apparaissent aujourd'hui comme des voies possibles pour l'avenir. Ouverts sur les grandes routes maritimes Asie-Europe, les ports de la mer Méditerranée sont surtout en quête de réseaux afin de développer leur activité. Ces ports peuvent tirer profit de leur situation géographique afin de développer l'activité de transbordement et d'étendre leur avant-pays, ce qui n'est pas du tout le cas de ceux de la Baltique. A contrario, les avant-pays des ports de la Baltique orientale ont tendance à se rétracter (Cf. Figure 26). Les pays socialistes entretenaient des relations maritimes avec des ports de tous les continents. Des lignes directes les reliaient à leurs partenaires. En revanche, en 2002, sur une centaine de lignes régulières touchant les ports de la Baltique à peine une quinzaine avaient des destinations situées hors de l'Europe. Un processus mondial a donc été amplifié. L'évolution des réseaux maritimes se caractérise en effet par la réduction du nombre des lignes intercontinentales aux seuls grands

ports. Les ports secondaires sont desservis à partir de ces derniers. Du temps de l'URSS déjà, les ports de la mer du Nord servaient de relais à certains trafics. Les Soviétiques avaient créé une plate-forme à Anvers qui s'occupait du transit à destination ou en provenance de leurs ports. Les marchandises étaient réembarquées sur des navires qui sillonnaient toutes les mers du monde. Ce type d'organisation s'est généralisé. L'insertion dans le commerce mondial de produits manufacturés passe aujourd'hui par un trafic maritime conteneurisé. Les grands armateurs mondiaux exploitent leurs navires transocéaniques de grande taille (de 4000 à 8000 EVP), appelés parfois « navire-mère », entre les grands ports de l'Europe occidentale, de l'Amérique du Nord et de la façade asiatique de l'océan Pacifique à partir desquels les conteneurs sont acheminés vers le port de destination par des petits navires, les feeders, d'une capacité généralement de 200 à 1000 EVP.

La concentration des liaisons maritimes sur l'Europe de l'ouest est, par ailleurs, une indéniable manifestation de l'intégration européenne, du moins de l'intégration économique : les échanges entre les Etats Baltes et les autres pays de l'union ont en effet majoritairement lieu par la voie maritime (Cf. Tableau 40).

Tableau 40 : Répartition des échanges avec l'Europe des 15 par mode de transport entre 1999 et 2003

1995	Route	Air	Mer	Rail	1999	Route	Air	Mer	Rail	2003	Route	Air	Mer	Rail
CY	9,425	0,8	85,43	1,4	CY	4,1	0,5	93,9	0,6	CY	4,7	0,6	89,5	0,3
CZ	46,86	0,0	-	46,0	CZ	50,8	0,1	-	39,0	CZ	63,2	0,1	-	32,8
EST	6,608	0,0	84,05	2,8	EST	6,9	0,0	84,2	0,3	EST	9,7	0,1	84,0	0,3
HU	47,25	0,1	-	31,1	HU	52,5	0,1	-	24,7	HU	54,6	0,1	-	19,4
LET	4,974	0,0	76,91	2,7	LET	9,2	0,0	82,4	0,2	LET	10,2	0,0	87,5	0,2
LIT	14,55	0,0	66,61	1,1	LIT	22,8	0,0	72,1	0,5	LIT	22,1	0,0	71,4	0,4
MAL	3,708	0,1	95,82	0,0	MAL	2,1	0,2	96,3	0,2	MAL	2,0	0,2	96,7	0,3
POL	27,13	0,0	40,88	24,0	POL	35,1	0,1	41,3	17,6	POL	39,6	0,0	31,5	20,8
ROU	20,38	0,1	64,12	7,2	ROU	33,9	0,2	51,9	11,1	ROU	38,1	0,1	41,3	6,6
SLK	42,43	0,0	7,497	32,7	SLK	42,9	0,0	8,3	31,4	SLK	47,7	0,1	7,3	28,8
SLV	64,69	0,1	9,57	24,9	SLV	66,0	0,1	14,8	18,3	SLV	62,9	0,4	17,1	16,3
PC12	31,07	0,1	36,38	24,0	PC12	37,2	0,1	35,9	19,8	PC12	40,46	0,2	33,53	17
TUR	12,96	0,4	80,08	2,7	TUR	15,2	0,3	80,0	1,7	TUR	11,8	0,2	83,3	1,3

Source : Eurostat.

La rétraction de l'avant-pays des ports baltes est d'autant plus importante que, hors liaisons avec la rangée nord européenne, dominent des relations intrabaltiques. Ces liaisons intrabaltiques croissantes, qui utilisent notamment des navires rouliers et des ferries, marquent

nettement le paradoxe balte : à l'heure où l'économie balte se mondialise, son transport se régionalise. Ce phénomène est renforcé par les politiques des armements. Second grand opérateur nordique, la société danoise DFDS, dont l'activité est divisée en deux entités commerciales, DFDS Tor Line AS pour les lignes de fret roulant et DFDS Seaways AS pour les passagers, a repris successivement en 2001 Lisco (Lituanie) et en 2003 Latline (Lettonie) désormais fusionnées sous le nom de Lisco Baltic Service. Scandlines, déjà présente sur certaines lignes baltes, a repris par sa branche allemande l'activité fret de Esco (Estonie), devenue Scandlines Estonia. Ces armements passés sous contrôle danois ou allemand sont essentiellement positionnés sur des services mixtes ou fret sur des liaisons intrabaltiques.

Au-delà de la simple rétraction de l'avant-pays, l'aspect paradoxal de la situation des ports de la Baltique orientale ressort clairement ici : même s'ils ne sont plus sous le joug d'une planification centralisée, leur liberté d'action reste toute relative puisque pour assurer leur développement ils doivent se plier au fonctionnement du commerce maritime mondial. Au sein de l'union Soviétique, leur trajectoire était clairement tracée mais leur avenir assuré en raison de la complémentarité entra chacun d'entre eux. La libéralisation économique est, quant à elle, devenue synonyme de concurrence, intrarégionale, avec d'autres rangées, d'autres acteurs du transport maritime.

3.1.2.2. Ports baltes et ports occidentaux : entre complémentarité et concurrence

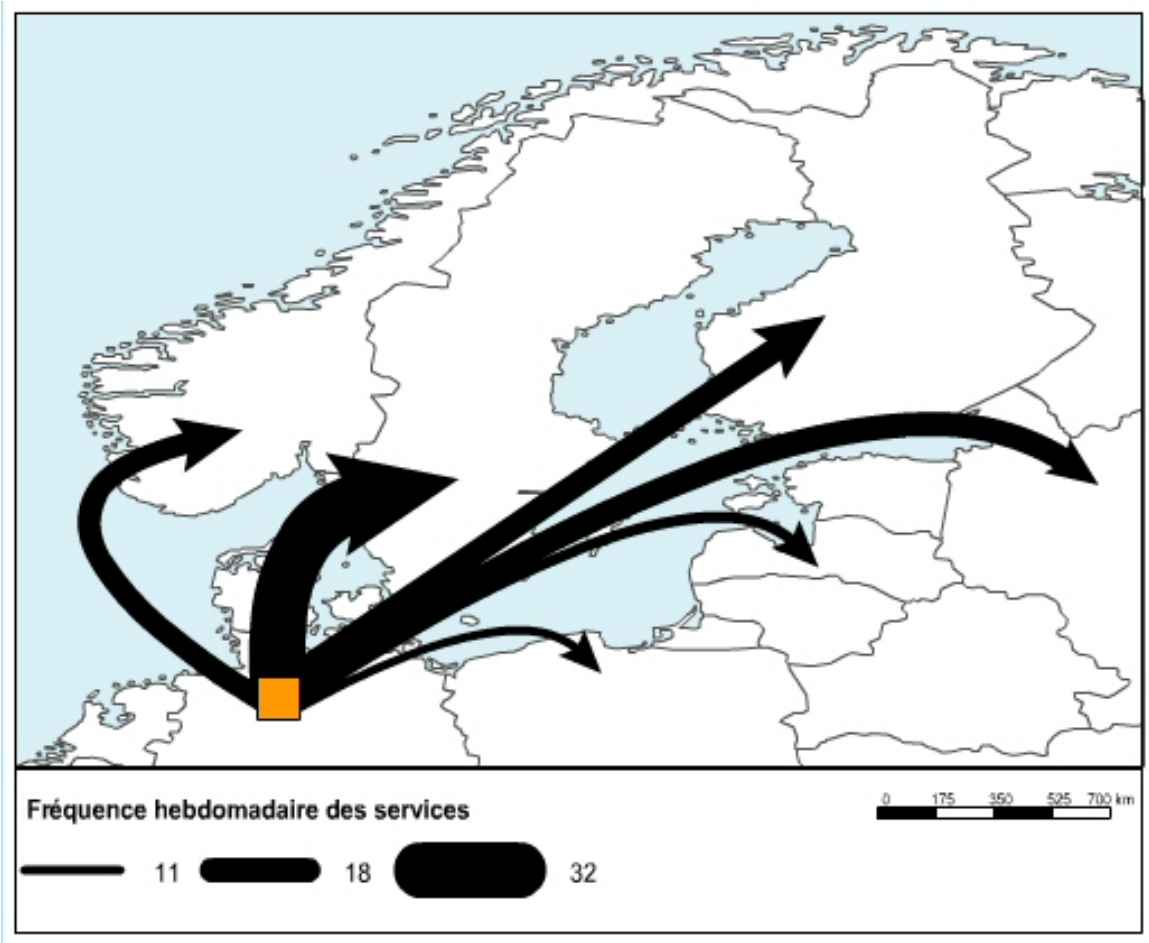
Les ports baltes sont désormais confrontés à une politique volontariste des ports orientaux de la rangée nord, de Rotterdam à Hambourg, qui cherchent à compenser la concurrence sud européenne dans la desserte du centre de l'Union, en se tournant vers les marchés émergents de l'Est européen. Les ports de l'est et de l'ouest sont dans une position de concurrence. Les ports de la Rangée du Nord distribuent une partie des marchandises qu'ils débarquent à destination de l'Europe centrale et orientale par voie terrestre, route et chemin de fer. Les flux sont devenus complexes. Les ports de l'est sont en partie nourris par ceux de l'ouest. Le feedering augmente le trafic des uns et des autres qui ont de ce fait des intérêts convergents. Mais les ports de l'est perdent néanmoins des parts de trafic au profit de ceux de l'ouest à cause des liaisons continentales qui étendent vers l'Europe centrale et orientale l'arrière-pays des ports de l'Europe occidentale. Les intérêts sont aussi opposés [KUNTH A., THOREZ P., 2005]. En fait, il est plus

pertinent de dire que les ports de la Baltique orientale sont, dans une certaine mesure, concurrencés par ceux de l'Europe occidentale. Entre la complémentarité, issue du système de feedering entre les deux façades, et la concurrence la frontière est quelquefois ténue.

Hambourg, premier port de la Baltique

La situation du port de Hambourg est révélatrice de cette problématique. Par son appartenance au réseau des places de la Hanse, Hambourg a depuis plusieurs siècles joué un grand rôle dans les relations commerciales, tant dans l'espace de la Baltique que dans une bonne partie de l'Europe centrale [DEBRIE J., ELIOT E., SOPPE M. 2005]. La croissance soutenue ces quatre dernières années du trafic de Hambourg est l'une des plus régulières des grands ports européens. Les trafics conteneurisés tiennent de plus en plus de place dans l'activité (60,5% en 2003). Le port a dépassé la barre des 6 millions d'EVP. Hambourg est traditionnellement le port de l'Extrême Orient et profite donc de la croissance chinoise et ce à l'échelle de l'Europe de l'Est grâce aux services ferroviaires (1 M d'EVP par mode ferroviaire en 2003) et de la Baltique grâce au feedering (2,5 M d'EVP en 2002) (Source : eurostat). Le port de Hambourg a ainsi réussi à devenir l'interface entre l'Europe du Nord (Scandinavie, Russie, Pays Baltes, Pologne) et les grands services océaniques (Cf. Figure 54). Les deux opérateurs concurrents, HHLA et Eurogate, qui ont fait le choix du mode ferroviaire et des feeders pour desservir la Baltique et l'Europe continentale, ont ainsi fourni au port les moyens de s'assurer des parts de marché conséquentes et stables. Partant du port de Hambourg, « l'axe Baltique » est une voie maritime essentielle pour les Pays Baltes en raison du trafic commercial entre l'Union et la Russie. Hambourg joue le rôle de plate-forme de groupage-redistribution des cargaisons de long courrier et qui s'étend jusque la Russie (Cf. Tableau 14). Hambourg est en train de retrouver son arrière-pays traditionnel perdu du temps où l'Europe était scindée en deux.

Figure 54 : Hambourg, hub régional de la Baltique



Source : DEBRIE J., ELIOT E., SOPPE M. 2005.

La concurrence sur les infrastructures portuaires est accentuée par les nouveaux projets routiers. Outre la « Via Baltica » ou le projet de corridor entre Helsinki, Saint-Petersbourg et Moscou, l'Allemagne vient aussi de réaliser un « pont terrestre » (landbrige) entre Lübeck et Hambourg qui pourrait traiter 500 000 EVP et avoir des incidences sur les trafics maritimes et terrestres. En fait, même si la concurrence modale existe, il semble qu'il y ait, à court terme, peu d'alternatives au transport maritime. Un regard sur la carte met clairement en avant que la voie maritime est la plus courte pour relier l'Europe du nord-ouest à l'espace balte (Cf. Figure 55). Plus le port est septentrional moins le recours aux transports terrestres est indiqué, ce qui ne place bien évidemment pas les ports du Golfe de Finlande dans la même position que ceux de Courlande. Bien que les contraintes liées aux barrières douanières et aux franchissements des frontières aient en grandes parties disparues, relier Hambourg à Tallinn par la terre semble plus compliqué que

par la mer. En ce qui concerne le rail, la difficulté réside dans les différents gabarits, ce qui implique une rupture de charge supplémentaire entre les deux systèmes ferroviaires. Ce gradient de compétitivité du transport terrestre qui diminue du sud vers le nord renforce le choix d'exclusion des ports polonais qui sont eux plus directement concurrencés par les modes routiers ou ferroviaires. Définir le niveau exact d'intégration entre la Baltique orientale et la rangée nord-européenne impliquerait une étude plus approfondie de l'organisation du transport terrestre et notamment des plates-formes en Europe centrale. Le renforcement contemporain du rôle et de la pénétration des grands ports européens dans la desserte de la Baltique orientale apparaît par contre comme une évidence qui se traduit en matière ferroviaire par la mise en service de train blocks entre ceux-ci et l'arrière-pays traditionnel des ports régionaux.

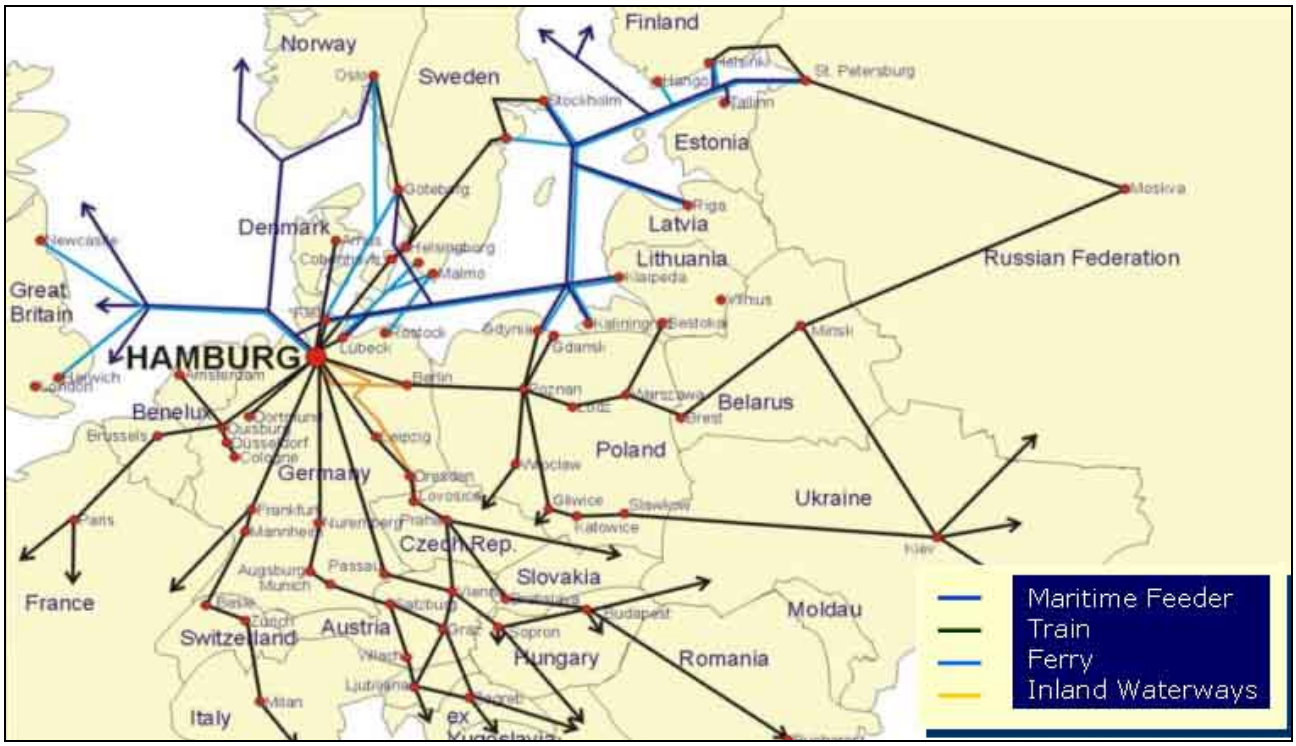
Certes des liaisons ferroviaires et des trains blocks existent mais ils restent peu nombreux. La réalisation la plus aboutie met en relation Hambourg (également Lübeck) et le marché balte, la mer Noire ou l'Asie centrale. Deutsche Bahn Cargo, le port de Hambourg et la PKP, la compagnie nationale des chemins de fer polonais, ont créé dès 1991 une société commune (Polzug) pour le transport par rail de conteneurs entre les ports allemands de Hambourg et Bremerhaven et les sept plus grandes villes polonaises (Cf. Figure 55). Depuis 1996, l'entreprise Polzug offre un train block vers Slawkow, dans le sud de la Pologne, où les conteneurs sont transférés sur des trains vers l'Ukraine et le reste de la CEI.

La figure 55 met en évidence la desserte fort différente entre l'Europe centrale et l'Europe nord orientale. Le maillage du réseau est nettement plus dense en Europe centrale que sur la rive orientale de la baltique, en Russie ou sur les bords de la mer Noire. Trois conclusions peuvent être tirées de cette situation :

- D'abord cette carte confirme la pertinence de certains choix préalables à ce travail : le choix des ports étudiés et l'exclusion de la Pologne par exemple. D'après la carte, les ports de la Baltique orientale, par leur localisation particulière, se distinguent en effet des autres ports de la Baltique fortement intégrés dans un réseau de transports terrestres.
- La Baltique orientale s'affirme comme un espace de transport particulier au sein de l'Europe. Quelques soient les raisons évoquées, cet espace connaît des particularismes comme la compétitivité supérieure à la moyenne du transport maritime dans les dessertes régionales, ou la persistance de la prédominance du rail dans le pré ou post acheminement des marchandises vers les ports maritimes.

• Dans la perspective du futur élargissement, les problématiques rencontrées dans les Etats Baltes depuis quelques années peuvent se retrouver en Roumanie ou en Bulgarie.

Figure 55 : Principales liaisons entre Hambourg, son arrière-pays et la Baltique



Source : BEHRENDT D., 2003.

Parallèlement, les projets portuaires européens confirment à la fois le marché potentiel à l'ouest de la Baltique et l'atout du transport maritime dans la région, donc la prédominance de la complémentarité entre les façades plutôt que leur concurrence. Depuis quelques années, un grand projet de terminal est prévu à Wilhelmshaven. Le port de Basse Saxe, situé à l'embouchure de la Jade et de la Weser, est aujourd'hui essentiellement un port pétrolier. Le futur terminal à conteneurs conquis sur la mer pourrait accueillir en 2010, les unités de plus de 10 000 EVP. Depuis 2001, Brême s'est impliquée dans le projet, le port et le land estiment que le site de Bremerhaven approchera de la saturation en 2010. Le nouveau site se situera à proximité et pourra être un nouvel avant port laissant à la place portuaire tout son rôle. Après s'être engagée dans le projet, Hambourg s'est retirée en le considérant finalement comme une concurrence. Ce qui semble logique puisque le port pourrait notamment servir de hub pour la Baltique dans le cadre de services utilisant de très gros navires sur les lignes Est-Ouest..

L'omniprésence des partenaires étrangers

Un autre port du « Northern-Range », en l'occurrence Rotterdam, se distingue comme étant un partenaire privilégié des ports baltes (Cf. Tableau 41). En 2003, 23% du trafic de Klaipeda ou de Tallinn a touché le port de Rotterdam. A la différence de Hambourg, il ne capte pas des conteneurs mais principalement des hydrocarbures (90% des 34 millions de tonnes en provenance de la Baltique orientale en 2003). Ceci semble vouloir dire qu'en matière de tramping également, la destination principale du trafic maritime balte est l'Europe occidentale. Rotterdam bénéficie en fait de son rôle antérieur de port de transit du pétrole et des métaux soviétiques et de son rôle actuel de place pétrolière et de marché libre du pétrole.

Tableau 41 : Le trafic balte dans le port de Rotterdam en 2003 (tonnes)

	Total	Importations	Exportations
Lituanie	4 757 135	4 640 921	116 214
Lettonie	3 113 427	2 973 351	140 076
Estonie	7 939 869	7 853 992	85 877
Russie	18 290 061	17 394 774	895 287

Source : Port de Rotterdam, 2005.

Le cas de Rotterdam illustre cette situation de concurrence/complémentarité entre les ports de la Baltique orientale et ceux de la rangée nord européenne. Aux vues des chiffres précédents, les intérêts communs de ces ports ne font aucun doute mais la concurrence, encore minime, existe déjà. Cette concurrence est essentiellement routière car aucun train block partant de Rotterdam ne dessert l'espace balte (le pays desservi le plus proche est la Pologne). En fait, la politique de Rotterdam est d'avantage celle du développement de la coopération entre acteurs portuaires néerlandais et baltes afin de développer un réseau portuaire dans la région. Ainsi, dès 1994, un premier partenariat entre European Combined Terminals (ECT) et le port de Riga ouvrait un service conteneurisé entre les deux ports qui a abouti sur l'ouverture d'un nouveau terminal conteneur à Riga en 1995 [VAN KLINK H.A., 1997]. Plus récemment, un «pont-rail-mer » a été mis en service entre Rotterdam et Rostock afin de permettre une desserte plus rapide de la Baltique et de la Scandinavie. La mise en place de ces liaisons combinées entre la Baltique et Rotterdam nous éclaire sur l'atout que semble encore avoir le mode maritime en Baltique sur la

route et le rail. Le dense réseau de lignes maritimes roulières (intrabaltes) ou feeder (intraeuropéennes) offre encore aujourd'hui la réponse la plus satisfaisante à la demande en transport entre l'est de l'Europe et l'océan mondial.

Dans le cadre d'un modèle de port « propriétaire foncier » qui se généralise, les ports baltes sollicitent les investisseurs étrangers, dénotant clairement une volonté d'ouverture à des opérateurs commerciaux. Les grands ports allemands renforcent rapidement leur coopération avec la Russie. La compagnie du port de Hambourg, la HHLA (CA en hausse de 25 % à 603 millions d'euros en 2002), prend une participation de 25,1 % dans le futur terminal de conteneurs Petrolesport (PLP), qui sera construit sur l'île de la Grebenka, devant Saint-Pétersbourg. Ce terminal fera passer la capacité du site actuel de 60 000 conteneurs standards (tonnage réalisé en 2002) à plusieurs centaines de milliers. Il permettra surtout au port de Hambourg, qui détient la majorité dans le futur terminal de Lübeck, de renforcer considérablement sa part de marché dans le trafic conteneurisé sur la Baltique. D'autant que l'accord prévoit le développement des liaisons ferroviaires de conteneurs de Saint-Pétersbourg vers l'hinterland russe, sur le modèle des liaisons ferrées dont la HHLA dispose en propre avec son hinterland allemand. De son côté, Eurogate (Brême), leader européen des terminaux de containers avec 9,5 millions d'EVP transbordées en 2002 (+ 10,7 %), a pris en mai 2003 26 % du projet de terminal de containers qui sera construit à Oust Louga. Eurogate a obtenu par là même de la NCC russe (National Container Company) la licence d'exploitation du futur terminal pour 49 ans. Le terminal, qui entrera en service en 2007, aura une capacité de 3 millions d'EVP. Parallèlement, les ports de la Baltique orientale forment un réseau portuaire qui répond aux besoins d'ouverture et aux échanges d'un espace qui dépassent la simple frange orientale de la Baltique. Ce réseau portuaire semble, de toute évidence, sous l'influence des ports réseaux. Les ports réseaux, expression imaginée par la CNUCED en 1999 pour coller à l'évolution des réalités du transport maritime, visent plus à contrôler un marché qu'à desservir un territoire. Ce sont même ces ports qui deviennent des enjeux majeurs lorsqu'il s'agit de contrôler les nouveaux réseaux [GUILLAUME J., 2001]. Les ports de la Baltique ne sont pas à l'écart de cette mutation du transport maritime. Par exemple, le regroupement de la Hessenatie et de la Noord-Natie, dans une nouvelle société (HNN) sous la houlette de l'Autorité du Port de Singapour, a directement concerné le port de Venstpils puisqu'un terminal pour conteneurs y a été construit en partenariat avec la Noord-Natie.

L'intégration des ports baltes dans le système mondial des échanges maritimes prend une forme plus avancée que celle d'une simple concurrence ou de liaisons régulières. Des rapports complexes se sont instaurés entre les ports de l'ouest et de l'est de l'Europe.

En 1989, les ports de la rangée, bien qu'entretenant des lignes plus longues que celles d'aujourd'hui, vivaient et s'organisaient dans un schéma distinct de celui de l'océan mondial. En l'espace de quinze ans, ils sont devenus des variables du système maritime mondial. Ils ne sont donc plus à l'écart des mutations organisationnelles ou structurelles de ce dernier. Il va de soi qu'ils perdent, de fait, de leur spécificité au profit d'une intégration dans ce moule. On assiste progressivement à une restructuration portuaire sur le modèle européen en ce qui concerne les ports polonais et baltes qui ont été longtemps emprisonnés par les anciennes Entreprises d'État. Ce processus d'alignement a pris du temps mais tend vers un alignement des structures sur l'Europe de l'Ouest à laquelle la rangée balte est relié par des lignes maritimes régulières.

3.1.2.3. La Baltique ou la mer du transport maritime à courte distance

Une volonté politique européenne

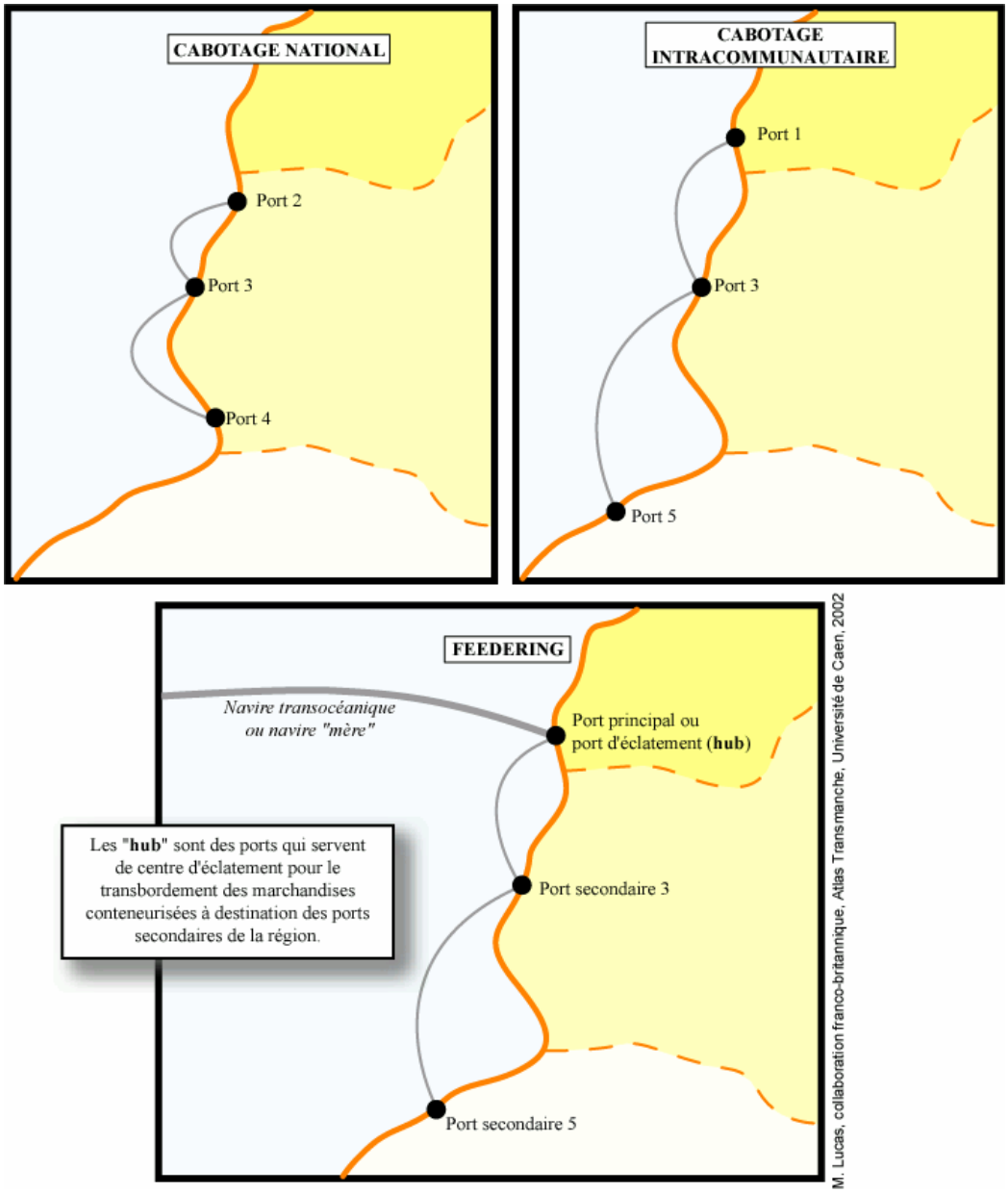
Le choix de transférer vers la mer les marchandises en transport terrestre apparaît comme un des objectifs majeurs de la politique européenne des transports. La Commission européenne a placé depuis 1992 le transport maritime à courte distance (*short sea shipping*) parmi les orientations majeures du transport européen[36]. Parmi les obstacles à ce transfert apparaît généralement la faible compétitivité du transport maritime face aux autres modes sur de courtes distances. Cependant, nous venons de voir qu'en Baltique le transport maritime offrait une alternative très intéressante aux modes terrestres. Mer du roulier par définition, inscrite dans les priorités européennes en matière d'intégration, la mer Baltique s'affirme de ce fait comme un laboratoire du développement du cabotage européen.

Le transport maritime à courte distance fait généralement référence à l'acheminement de passagers et de marchandises par eau entre des points relativement rapprochés l'un de l'autre. La

[36] *Livre Blanc, "Le développement futur de la politique commune des transports – constitution d'un cadre communautaire garant de la mobilité durable",* 2 décembre 1992; *Communication de la Commission, Le Transport maritime à courte distance : perspectives et défis*, 5 juillet 1995.

définition peut s'étendre au transport maritime national et international le long des côtes, aux allers-retours entre la terre ferme et des îles voisines ou aux lacs et réseaux fluviaux. Les termes national, de cabotage et intérieur servent parfois à définir le transport maritime à courte distance (Cf. Figure 56).

Figure 56 : Schématisation du cabotage maritime



En termes simples, il ne s'agit pas de transport maritime hauturier pratiqué dans un vaste océan. Il n'existe pas de définition ni d'application universelle de l'expression transport maritime à courte distance, ce qui peut avoir des avantages, en ce sens que les possibilités ne sont pas limitées. Nous retiendrons ici la définition de transport maritime à courte distance dont se servent les ministres des transports de l'Union européenne : « *Par transport maritime à courte distance, on entend l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. »* (Source : http://www.shortsea.info/) Le cabotage[37] maritime est donc compris comme la navigation commerciale intra européenne (de courte distance) englobant toute l'Europe géographique ainsi que les pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. La liberté d'opérer entre deux ports d'un même Etat membre est offerte à tous les armateurs communautaires. Les industries maritimes ont fait du cabotage maritime un de leurs axes de développement d'autant plus fortement que l'Union européenne a mis en avant le rôle du transport maritime dans l'évolution souhaitée des échanges de fret en Europe. En 1997 et 1999, la Commission a soumis aux différentes instances européennes des documents prospectifs sur le développement du transport maritime de courte distance, réputé répondre à deux exigences européennes : réduire la saturation des réseaux et encourager les modes plus respectueux de l'environnement (Conseil européen de Göteborg 1998). La mise en place d'un service de transport maritime intermodal entre les Pays-Bas et la Russie illustre cette politique européenne naissante. Le projet porte sur le lancement et l'exploitation d'un service de transport par transbordeurs rouliers entre Moerdijk (Pays-Bas) et Saint-Pétersbourg avec deux départs par semaine. Cette liaison a été mise en place en 1997 à l'initiative de Czar Peter Lines (NL). L'objectif du projet est d'offrir une autre forme de service intermodal porte-à-porte, qui soit à la fois fiable et compétitif, pour le transport de remorques et de caisses mobiles au départ des Pays-Bas, de la Belgique et de la France vers la Russie. Pour l'exécution de ce service, on utilise des caisses mobiles gerbables de 13,6 m, une innovation récente et, à ce jour, la plus grande unité de transport intermodal (UTI). Les résultats sont un gain de deux à trois jours sur la durée du voyage par rapport au transport routier, une baisse des coûts et un renforcement de la sécurité de la marchandise.

[37] Etymologiquement : navigation de cap en cap.

Le transport maritime à courte distance est le seul mode de transport de marchandises dont le taux de croissance (+ 27 % entre 1990 et 1998) s'est rapproché de celui du transport routier (+ 35 %). En millions de tonnes kilomètres, le volume transporté entre 1970 et 1998 a été multiplié par 2,5, ce qui représente 44 % du volume total et 23 % de la valeur totale des marchandises transportées en intra européen. [COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, 2001].

Un développement rapide et structuré en mer Baltique

En Baltique, outre les anciennes liaisons vers la Finlande (Cf. Tableau 42[38]), des liaisons directes entre l'Allemagne et les Pays Baltes évitent l'enclave russe de Kaliningrad et un long trajet routier (Cf. Figure 27). Dans les faits, des lignes répertoriées « shortsea » relient les ports baltes à la plupart des autres pays de la Baltique et dans une moindre mesure aux autres pays de l'UE comme par exemple Hamina à Rouen, Riga et Le Havre ou Dunkerque (Source : Base de données du Réseau Européen du Cabotage).

Tableau 42 : Les services réguliers de transport maritime à courte distance à partir de la Finlande

	Nombre de services réguliers de transport maritime à courte distance par semaine	
	RORO	LOLO
Vers les pays de la Baltique	60	48
Vers autres régions	47	47

Source : COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, 2004.

Le nombre de départs hebdomadaires sur les lignes au départ ou à destination de la Finlande dépasse les 400. Ce sont les liaisons entre l'Estonie et la Suède qui comptent le plus grand nombre de départs.

Une analyse des lignes régulières (basée sur des chiffres de 2003) focalise sur deux facteurs, la capacité et la fréquence, et apporte les résultats suivants [CAPPUCCILLI J.F., NOTTEBOOM T., 2005]. En terme de capacité, la majorité des routes de grande capacité ont leur origine ou leur

[38] Un manque de données ne nous permet malheureusement pas d'élaborer un tableau comparable pour toute la rangée.

destination dans un port hors Baltique et sont l'œuvre de compagnies situées hors de la Baltique. En terme de fréquence, les routes aux fréquences les plus élevées sont l'œuvre de compagnies régionales et ont leur origine et leur destination au sein de la Baltique. Il est possible d'aller plus loin et d'établir une classification en trois groupes (global, régional et local) des lignes régulières en mer Baltique :

- Les services globaux ont les capacités les plus élevées et sont opérés par les compagnies principales. Ces lignes régulières conteneurisées sont en général centrées sur Hambourg avec des transbordements vers Anvers, Rotterdam ou les autres ports de la rangée nord européenne. Ils représentent seulement 5% de toutes les lignes régulières en Baltique.

Qu'il s'agisse de l'accroissement des capacités, de renforcement du maillage existant ou de création de nouvelles lignes, nombreux sont les exemples de développement contemporain de ce type de liaisons. En mars 2004, ESF Euroservices a doublé son service sur la ligne conteneurisée entre Rotterdam, Saint-Pétersbourg et Riga avec deux liaisons par semaine. De plus, Klaipeda est désormais desservi.

- Les services régionaux sont de capacité et de fréquence moyennes et sont assurés par des opérateurs régionaux et partent de ports comme Saint-Pétersbourg, Helsinki, ou encore Göteborg. Avec 60% du total, ces lignes, majoritairement roulières, composent le principal groupe de services en mer Baltique. Par exemple, en juillet 2004, DFDS Tor Lines a ouvert une liaison entre Ventspils et Lübeck en parallèle de ses lignes entre Klaipeda et Kiel et, Klaipeda et Karlshamn (Suède).
- Les services locaux, organisés autour des plus petits ports, comme Riga, Kotka ou Hamina, ont les fréquences mais aussi les capacités les plus basses. Ils sont typiquement l'œuvre de compagnies régionales. Représentant 35% des lignes, ils concernent essentiellement du trafic conteneurisé ou roulier intrabaltique. La mise en service entre Riga et Nynäshamn (Suède) en septembre 2004 d'une liaison roulière par Riga Sea Line en complément de la liaison existante entre Riga et Fihammen entre dans ce groupe. Le projet « Via Mare Balticum » illustre bien les particularités d'un modèle baltique. Il s'agit en fait d'un projet associant plusieurs armateurs, dont Scandlines, un chantier naval et des ports (Kiel, Lübeck, Rostock, Sassnitz), sur un marché où existe un fond de commerce de trafics de conteneurs et rouliers. Le projet vise l'utilisation de navires existants (porte conteneurs de 3000 EVP, ro-ro de 3500 mètres linéaires) et/ou la construction de 2 navires selon des spécificités inédites (jusqu'à 10 000 m de linéaire pouvant

contenir 700 semi-remorques, 400 conteneurs contre une moyenne de 3500 à 4000 m) et la mise en œuvre d'un service de « hub » pour rationaliser l'ensemble des lignes de la Baltique. Ces services locaux constituent par ailleurs la trame la plus fine du maillage en mer Baltique et en délaissent le plus souvent sa portion russe à l'exception des services fluviomaritimes russes. Ces derniers sont, par nature, une forme de cabotage. Il va chercher le fret à l'intérieur du continent pour l'acheminer en Baltique ou en Europe occidentale. Dans ce cadre, un projet de ligne directe entre Paris et Moscou, retardé par des problèmes juridiques et administratifs, devrait voir le jour.

En 2001, le *Livre Blanc*[39] de la Commission affirme sous le titre « Développer les autoroutes de la mer » que le cabotage représente une véritable alternative aux parcours terrestres et que certaines liaisons, notamment celles qui permettent de contourner les goulets d'étranglement que sont les Alpes et les Pyrénées mais aussi entre l'Allemagne et la Pologne, devraient appartenir au Réseau Transeuropéen au même titre que les autoroutes et les voies ferrées. Les Autoroutes de la Mer à niveau européen représentent une alternative au transport « tout-route » et peuvent être considérées comme un «sous-ensemble » du transport maritime à courte distance. Le 10 avril 2003, la Commission européenne a adopté un programme en 14 points pour simuler le transport maritime de courte distance citant entre autres les "autoroutes de la mer". En octobre 2003, la Commission européenne a annoncé le nouveau schéma des RTE-T en y introduisant les autoroutes de la mer et les bases de mécanismes pour les réaliser au travers de l'action des Etats, avec l'aide de la Communauté pour octroyer des subventions à des paquets comprenant des infrastructures, des systèmes logistiques et des aides au démarrage. Il a été défini quatre zones maritimes dans lesquelles une ou plusieurs liaisons maritimes régulières devront être mises en place pour relier les ports concernés pour le trafic intracommunautaire. Celle qui nous intéresse est l'autoroute de la Baltique, reliant les États riverains de la Baltique aux pays d'Europe centrale et occidentale (Cf. Figure 57). Dans la mer Baltique, la promotion du trafic maritime suppose de garantir la navigabilité en toute saison et, partant, de disposer d'une flotte suffisante de brise-glaces. Il convient également de mentionner les discussions engagées entre les ports de Gdansk et de Helsinki en vue de lancer de nouvelles lignes régulières.

[39] *Livre Blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix"*, 12 septembre 2001.

Figure 57 : Les autoroutes de la mer



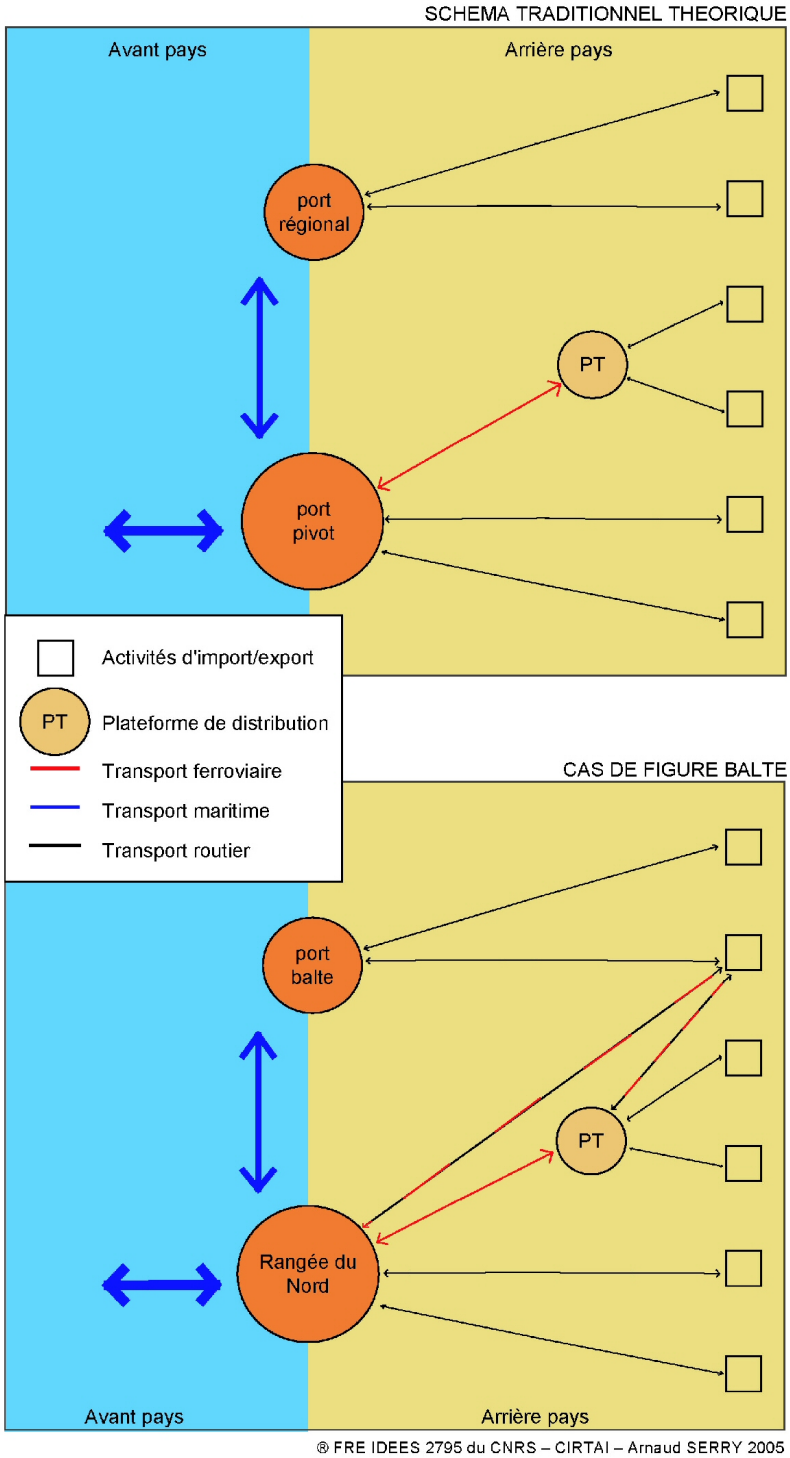
Source : http://www.shortsea.info

Si la mer Baltique offre un cadre propice au développement du transport maritime à courte distance, il faut tout de même en poser les limites. Les réseaux du *short sea shipping* sont déjà en place. Les ports ont été sélectionnés par les acteurs du transport en fonction de la qualité de leurs services, de leurs tarifs et de la taille de leur hinterland. A l'avenir, l'accroissement du cabotage nécessitera entre autres et, en plus d'une réelle volonté politique et d'un intérêt pour les acteurs du transport, une meilleure adaptation des ports aux besoins du *short sea shipping*. Il conviendra de renforcer l'adaptation des infrastructures nécessaires, en utilisant les aides à l'investissement possibles dans le cadre communautaire. Il faudra penser le transport maritime à

courte distance en termes de réseaux interconnectés de la Baltique à la mer Noire. Des interrogations existent quant à l'avenir du transport maritime à courte distance en Baltique. Quel va être l'impact sur le cabotage maritime des investissements routiers de l'UE dans la région ? Comment ces volontés européennes se superposent-elles à la structure naturelle des flux maritimes dans la région ?

Les pages précédentes caractérisent le paradoxe de l'ouverture économique et politique de la Baltique orientale car cette ouverture correspond à un rétrécissement de l'avant-pays portuaire. Cependant, à ce point de vue purement circulatoire s'oppose la multiplication des acteurs économiques européens et mondiaux. En fait, la situation n'est pas aussi paradoxale qu'elle en a l'air : l'ouverture économique régionale se double en effet d'une intégration maritime et portuaire dans le système maritime mondial. Cette intégration s'effectue via les modes d'organisation contemporaine de l'activité maritime, c'est-à-dire autour de grands ports pivots à l'échelle mondiale et d'une redistribution régionale des flux par leur biais (Cf. Figure 58).
La géographie spécifique de la Baltique, et plus largement de l'union Européenne, apporte à cette organisation quelques particularismes régionaux dont les principaux sont le rôle du transport maritime roulier, le développement du cabotage maritime et la possible concurrence, modale ou spatiale, dont peut souffrir le transport maritime balte (Cf. Figure 58). Pour l'heure, cette dernière reste limitée et son effet diminue suivant un gradient sud/nord. Peut-il s'agir d'un facteur de séparation des trajectoires, jusqu'alors relativement parallèles, des ports baltes ? Nous pouvons de plus nous poser la question des futures relations entre les plateformes logistiques « intermédiaires » et les ports de la rangée balte, du moins en ce qui concerne les ports du sud de la façade. Vont-elle simplement servir les ports du « Northern Range » ou peuvent-elles permettre aux ports baltes de développer de nouvelles relations avec l'Europe centrale et orientale ?

Figure 58 : Ports baltes et occidentaux face à la théorie



3.1.2.4. Mer Baltique et mer Noire au cœur de problématiques européennes semblables

Au-delà de l'intégration balte ou baltique se pose donc le problème de l'intégration européenne. Dans ce cadre, le cas de la Baltique s'apparente à celui de la mer Noire et leur comparaison et leur mise en relation constituent des filtres intéressants afin de comprendre l'intégration de l'espace balte en Europe et, peut-être, de faciliter celle des Etats riverains de la mer Noire. Quand, pour des raisons précédemment évoquées, le concept de Méditerranée du nord pour qualifier la mer Baltique se confirme comme désuet, un rapprochement entre Baltique et mer Noire se fait plus pertinent. Aborder ici une comparaison entre la mer Baltique et la mer Noire s'impose tant leur situation contemporaine comporte de points communs. Toutes deux fortement marquées par l'opposition des deux mondes jusqu'au début des années 1990, elles se caractérisent aujourd'hui par leur intérêt en terme de transport maritime et leur intégration, plus ou moins aboutie, dans l'espace de l'Union Européenne. D'ailleurs, comme en ce qui concerne la Baltique, des problèmes de définition se posent à propos de la mer Noire. Définir la « région de la mer Noire » est plus que difficile puisqu'il y en a plusieurs variantes, selon le point de vue adopté. Que ce soit une entité géopolitique concrète, réelle ou léguée par l'Histoire, dotée d' une identité et d'une unité», un processus en pleine évolution ou bien une sous-région ou un réseau de liens bi, tri-, ou multilatéraux , il est certain que la définition de la région de la mer Noire relève plutôt d'un paradigme [CORDUBAN C., 2004].

Des voies maritimes limitées par des détroits

« Étendue sur quelques 435 000 km2 et renfermant 357 000 km3 environ d'eau salée, la mer Noire est une annexe de la Méditerranée avec laquelle elle communique par les détroits du Bosphore et des Dardanelles, lesquels enserrent la mer de Marmara ». C'est la définition classique de la mer Noire qu'on trouve dans les dictionnaires. Si la mer Noire est traitée en annexe de la Méditerranée, c'est sans doute à cause du fait que cette dernière représente la porte vers l'océan mondial, à travers les deux détroits : Bosphore et Dardanelles, avec toutes les implications d'ordre économique et politique [CORDUBAN C., 2004]. Dans le même ordre d'idée, la mer Noire s'inscrit géographiquement, comme la mer Baltique, dans la définition d'une mer semi-fermée c'est-à-dire une mer entourée d'au moins deux Etats ou plus et connectée à une autre mer par un passage étroit.

Le Bosphore[40] et les Dardanelles[41] constituent une voie maritime internationale dont le trafic croissant est perçu à la fois comme une richesse par les acteurs économiques et comme une menace par les riverains. En fait, plutôt que d'un trafic, il faudrait parler de plusieurs trafics qui interfèrent. Au trafic marchand international de transit, il faut ajouter le trafic national de cabotage, le trafic de desserte du port d'Istanbul, et aussi le trafic local de traversée des détroits. Le trafic marchand de transit est, quant à lui, de plus en plus dense, surtout depuis l'ouverture en 2001 d'un nouveau terminal russe sur la mer Noire (à Novorossisk): ainsi ce trafic serait-il passé, selon des sources turques, de 28 millions de tonnes en 1960 à 167 millions en 1989 et à plus de 200 millions de tonnes en 2002. Cette augmentation notable du trafic et le changement de nature de celui-ci, avec la part prise par les tankers et autres méthaniers (que l'on peut estimer à la moitié du tonnage total), fait de ce trafic une réelle source de menaces pour les riverains. Les volumes venant de la Caspienne pourraient bientôt excéder les capacités de transit du Bosphore. La Turquie a pris des mesures en novembre 1998 pour limiter le trafic, en menaçant par exemple de multiplier par cinq les tarifs de transit. Le pays a également installé de nouveaux systèmes de radars et de navigation, et a interdit le passage de navires sans double coque [BAZIN M., 2004].
La plupart des routes d'exportation du pétrole de la Caspienne passent par la mer Noire et le détroit turc du Bosphore, vers la Méditerranée. Depuis la chute de l'URSS, les exportations de pétrole transitant par la mer Noire ne cessent d'augmenter, alors que le trafic via le Bosphore approche de son seuil critique. La mer Noire est aujourd'hui, de fait, la route d'exportation privilégiée des hydrocarbures russes, kazakhs et azerbaïdjanais [MOULIN J., 2003].

Deux façades en et de transition

La transition économique et la mise en place des élargissement européens ont eu, et auront encore, des répercussions sur le transport maritime, notamment dans l'espace balte ou sur les rives de la mer Noire : ports plus ou moins intégrés dans les réseaux transeuropéens, développements de la compétition entre les ports, concurrence modale, concurrence des autres rangées portuaires européennes sont autant de conséquences de la nouvelle donne [SERRY A.,

[40] Reliant la mer Noire à la mer de Marmara ce détroit, long environ de 32 km et large de 1 à 2,5 km, sépare Istanbul en rive européenne et rive asiatique. Frontière naturelle entre les 2 continents, le Bosphore est réputé dangereux en raison de courants rapides et inverses rendant la navigation difficile.
[41] D'une longueur de 65 km pour une largeur allant de 1,6 à 6,4 km, ce détroit relie la mer Égée à la mer de Marmara, formant ainsi une voie navigable entre la mer Méditerranée et la mer Noire.

2003]. En mer Noire, la grande difficulté a été jusqu'ici de pérenniser des trafics commerciaux, rendus volatils par les déséquilibres régionaux. Le renfort de l'Europe devrait les rendre à la fois plus fluides et plus constants. La situation varie selon que l'on se trouve sur la rive orientale ou occidentale : comprenons ici celle susceptible d'intégrer l'Union Européenne à moyen ou court terme.

La façade occidentale est celle où les similitudes avec la rangée balte sont les plus nettes, principalement en raison de l'intégration imminente de la Bulgarie et de la Roumanie dans la communauté. Le port roumain de Constanza apparaît donc de fait comme l'élément principal de cette façade avec un trafic de 50,4 millions de tonnes en 2004 (Source : Port de Constanza). Ce port roumain, qui a su se doter de bonnes installations dès les années 70, est à la charnière des chemins entre l'Europe et l'Asie. Si l'on ajoute que Budapest ne se trouve qu'à quatre écluses de Constanza, sur le Danube, on comprend quel rôle économique ce port peut jouer : dans les années à venir, les marchandises d'Europe Centrale (Hongrie, Autriche, République Tchèque), qui vont actuellement vers Rotterdam, pourraient être captées par Constanza. Sans doute faudra-t-il au préalable régler les problèmes de navigation sur le grand fleuve. A l'inverse, le développement des liaisons terrestres européennes peut devenir un handicap puisque la mer Noire comme la Baltique connaît des limites à son accessibilité maritime et on pourrait donc lui préférer une des grandes façades maritimes européennes puis une réexpédition par la route, le rail ou encore le fleuve.

Au sud-ouest de la mer Noire, on constate que, côté turc, les ports n'ont pas attendu la réorganisation de la zone autour de l'UE pour se développer et se positionner comme interface entre l'Europe continentale et l'océan mondial.

L'Ukraine se positionne également, et ses deux ports principaux, l'historique Odessa et Ilyichevsk, ont connu en 2004 une croissance de 30 % de leur activité. Un frein, toutefois, et de taille, à cette expansion programmée: les infrastructures portuaires de l'Ukraine accusent un retard inquiétant. Même si un grand projet est en cours à Ilyichevsk, il ne faut pas espérer que les installations nouvelles soient prêtes avant 2007.

Le port russe de Novorossisk est le premier port régional (75 millions de tonnes en 2005 d'après les chiffres du port) et sa vocation d'exportation d'hydrocarbures est renforcée par la construction de conduites le reliant désormais à Bakou ou au Kazakhstan.

Batoumi, Poti, Supsa et bientôt Koulevi, les ports géorgiens connaissent un redressement plus lent. Par exemple, Batoumi, le port le plus important du pays en terme de tonnage (9,5 millions de tonnes en 2002, dont 7 de pétrole brut), est limité du fait qu'il est situé dans la ville même. La veille de la chute de l'URSS, 5 millions de tonnes passaient chaque année par le port de Poti. En 1991, il n'y en avait plus que 1,1 million. A partir du milieu des années 90, les volumes ont augmenté pour atteindre 3,4 millions en 2001 et 4 en 2002 [GENTE R., 2003]. Les nouveaux terminaux ou ports de pétrole, afin de permettre à de plus gros tankers de remplir leurs soutes, devraient entretenir cette croissance de l'activité basée sur l'exportation du pétrole de Caspienne et d'Asie centrale.

Les ports de la mer Noire sont principalement des ports de marché avec des fonctions plus ou moins importantes de transit. La mise en relation des différentes rives de la mer Noire est moins développée qu'elle ne peut l'être en Baltique. Des projets de coopération existent cependant port de Constanza est en étroite relation avec le port russe de Novorossisk pour le transport du pétrole russe vers l'Europe. D'ailleurs, la puissante compagnie pétrolière russe LUKOIL compte utiliser la relation entre les deux ports alors qu'un oléoduc reliera Constanza à Trieste, en desservant la Yougoslavie et la Hongrie.

Les analogies entre mer Baltique et mer Noire sont importantes. Ces mers fermées sont à l'écart des grandes routes. Le système de feedering tient aujourd'hui une grande place en mer Noire. Les ports de la Méditerranée jouent un rôle de plus en plus important dans les avant-pays. Ils ferment l'horizon des ports de la mer Noire comme ceux de la rangée du nord ferment celui de la Baltique. Les hubs d'Algerisas, Giaio Tauro, Taranto et Malte assurent l'essentiel du trafic. Les hubs égyptiens de Damiette et Port Said ont toutefois réussi à obtenir une part de marché respectable sur les marchés du transbordement de la mer Noire. Depuis décembre 2005, une ligne quotidienne relie par exemple Port Said à Odessa, Constanza, Varna et Istanbul. Le trafic des matières premières à l'exportation, pétrole, charbon et minerais, principalement en provenance de Russie, échappe à cette évolution et confirme l'importance de la mer Noire dans le transit de la Russie et d'Asie centrale vers l'Europe.

Même si la mer Noire apparaît moins homogène et intégrée que la Baltique, les deux façades maritimes étudiées offrent des similitudes et vont devoir faire face, dans un proche avenir, à des défis comparables en grande partie dus à leur intégration dans l'Union Européenne. Depuis peu,

un rapprochement entre la Baltique et la mer Noire se développe, illustré par le projet *Via Intermare*. Il s'agit d'une voie récente et en cours d'installation ; elle doit prendre une importance particulière. En effet, la distance Klaipeda-Odessa est de quelque 7000 km par voie maritime (via Gibraltar et Bosphore) et de seulement 1500-1700 km par les voies routière et ferroviaire continentales; ce raccourci est intéressant pour les deux pays précités, mais aussi pour les pays baltes. Les baltes regardent avec attention les avantages possibles d'un corridor reliant la Baltique à la mer Noire, reprenant l'ancienne route de commerce médiévale dite « des Varègues aux Grecs », mais dont la mise en place est sujette aux évolutions politiques en Biélorussie et en Ukraine. La première manifestation concrète est la création en février 2003 du train shuttle *Viking* entre Klaipeda et les deux ports ukrainiens (Cf. Figure 59). Dédié pour l'essentiel au trafic de conteneurs (multiplié par 7 entre 2003 et 2004), il bénéficie de tarifs de transit réduits et de procédures douanières simplifiées, ce qui lui permet de parcourir les 1734 kilomètres en 56 heures (Source : Port de Klaipeda). Il vise à positionner Klaipeda sur le corridor de transport européen 9B reliant Baltique et mer Noire. Ce train d'une fréquence hebdomadaire, Odessa - Berezhest - Slovechno - Gudagoy - Kena – Klaipeda, nommé Viking, est l'œuvre d'une coopération entre les compagnies ferroviaires lituaniennes, ukrainiennes et biélorusses est destiné à transporter des conteneurs et des remorques.

Si à la fin des années 80, la région de la mer Noire s'ordonnait autour d'une césure Nord/Sud qui opposait l'ensemble soviétique à la Turquie, aujourd'hui on a tout simplement changé les axes d'orientation, la césure contemporaine s'ordonnant sur une ligne est-ouest, se structurant sur la frontière extérieure de l'UE. C'est ainsi que l'UE, par sa géographie mouvante est partie prenante dans la région de la mer Noire. Un autre retournement s'affirme désormais. Depuis toujours les circulations méridiennes sont prépondérantes en Europe et l'élargissement semble mettre en place un contrepoids, très net en Baltique et en mer Noire, à cette situation.

Figure 59 : Le tracé du train *Viking*



Source : http://www.litrail.lt/

A l'échelle de la mer Noire, l'accroissement du nombre d'utilisateurs et la diversification du trafic sont encore prévisibles, sous l'influence de divers facteurs. Il s'agit d'abord du début d'intégration économique régionale, visant à un développement d'échanges commerciaux encore embryonnaires. En outre, il faut mentionner l'ouverture de la voie Main - Danube qui a déjà commencé à entraîner un développement du trafic des bateaux de type fluvial. Enfin, il est sûr que l'indépendance des républiques du Caucase et d'Asie centrale, qui développent leur propre politique d'exploitation et d'exportation de leurs hydrocarbures, joue aussi dans le sens d'une intensification du trafic «sensible». Alors que la mer Baltique s'affirme comme une porte nord-est de l'Europe, la mer Noire peut devenir une porte sud-est, mais elle peut aussi rester une terminaison secondaire.

3.1.3. Le transit, ciment contemporain de la façade baltique orientale

En 2002, le transit comptait pour 71% du trafic total des ports baltes contre 63% en 1998 [BRODIN A., 2003]. S'il est des espaces voués, au mieux, au transit de par leur nature répulsive, quelle qu'elle soit, il en est d'autres qui sont également devenus des aires de passage du seul fait de leur position. Compte tenu de la forte densité sur le continent européen des pôles puissamment émetteurs et récepteurs de flux, ces espaces intermédiaires sont multipliés, définis par quelques caractères communs : surpuissance des activités de transport par rapport à leur poids démo-économique global, surpuissance des transits dans leurs trafics, surpuissance d'un axe, ou quelquefois deux, dans la structuration de leurs circulations. Constamment sous influence, irrigué par un réseau à éclipses, à la merci de toute mutation structurelle, intimement lié au devenir économique et géopolitique d'une vaste aire encadrante, cet espace intermédiaire peut certes profiter des opportunités qui le dépassent, essayer de tirer avantage des flux exogènes, bâtir une économie péagère plus ou moins fructueuse [BAVOUX J.J., CHARRIER J-B., 1994]. La Baltique orientale correspond à ce type d'espace circulatoire d'importance continentale.
Le dynamisme de l'espace balte a précédemment été mis en évidence. La décennie passée a été caractérisée par le développement des flux russes via les ports régionaux. Entre 1995 et 2002, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie ont enregistré un essor important de leurs échanges avec les pays autres que ceux d'Europe centrale, bien que la part de ces derniers croît aussi : il s'agit ici du développement des échanges avec l'UE et d'une reprise des échanges avec les pays de la CEI depuis 1993. Les pays baltes sont parvenus à se positionner comme pays de transit entre l'UE et la CEI [KUNTH A., THOREZ P., 2005], transit qui se concentre avant tout sur des corridors hérités de l'époque soviétique.

3.1.3.1. Les corridors du transit

Un corridor, au sens général, est un espace géographique dans lequel les régions sont parfaitement interconnectées par des liaisons terrestres ou maritimes plurimodales. Un corridor est aussi une voie de transit au régime administratif particulier facilitant le passage des marchandises lorsque les conditions géopolitiques sont défavorables, lorsque les territoires sont enclavés. Les corridors de transport sont des outils indispensables à l'ouverture des économies de certains pays enclavés, en développement (Moyen-Orient, Afrique, CEI, Amérique

Latine). Bien qu'elle ne puisse être considérée comme enclavée, la Russie a, elle-aussi, un grand besoin des corridors de transports passant par la Baltique orientale afin de répondre à ses besoins en produits manufacturés et surtout d'exporter ses matières premières qui constituent une source de revenus indispensable au pays. La situation est encore compliquée par la multiplication de corridors, puisqu'aux corridors traditionnels se greffent désormais les corridors de transports paneuropéens.

Les routes possibles entre la Russie et l'Ouest

Un peu plus de dix ans après le retour à l'indépendance des Etats baltes et après la crise russe, les relations économiques et commerciales avec la Russie sont en train de prendre un nouveau départ. La raison économique prévalant, la position des Etats baltes, comme porte d'entrée vers l'UE, est dorénavant perçue comme un atout, source de développement des échanges. L'union européenne est désormais le principal partenaire économique de la Russie : 54% des importations russes viennent de l'EU et, depuis l'élargissement, les exportations russes vers l'EU s'élèvent à plus de 50%.

Les échanges commerciaux de la Russie avec les Etats baltes ont connu une importante décrue depuis 1991. S'agissant des exportations baltes, leur recul s'est prolongé au-delà de la crise russe, mais la reprise est ensuite intervenue, d'abord en Lituanie, dès 2000, puis en Lettonie, en 2001 et en Estonie. C'est la diversification des exportations baltes vers la Russie qu'il faut aussi souligner ; elles incluent aujourd'hui non seulement des produits alimentaires, mais aussi des machines, de l'équipement électrique, des engrais. Les échanges sont surtout marqués par l'importance du transit, qui s'exerce principalement d'est en ouest et dans l'énergie (pétrole et gaz). Ainsi, bien qu'en baisse, notamment depuis le début 2003, le transit d'hydrocarbures a représenté plus de 28,5 millions de tonnes en Lettonie, en 2002. Les quantités sont moindres en Lituanie (13 millions de tonnes) et en Estonie (24 millions de tonnes). Quand qu'il arrive que la part relative, parfois absolue, du transit russe diminue dans le trafic total des ports baltes en raison de la concurrence des ports russes, d'autres flux nationaux ou de transit se substituent à ces pertes. Plusieurs conditions favorables à cette situation peuvent être évoquées,comme l'accroissement significatif des exportations russes, la modernisation des infrastructures portuaires et l'apparition de

nouvelles capacités, ou un régime de taxation libéral de la part des baltes à l'égard du transit russe.

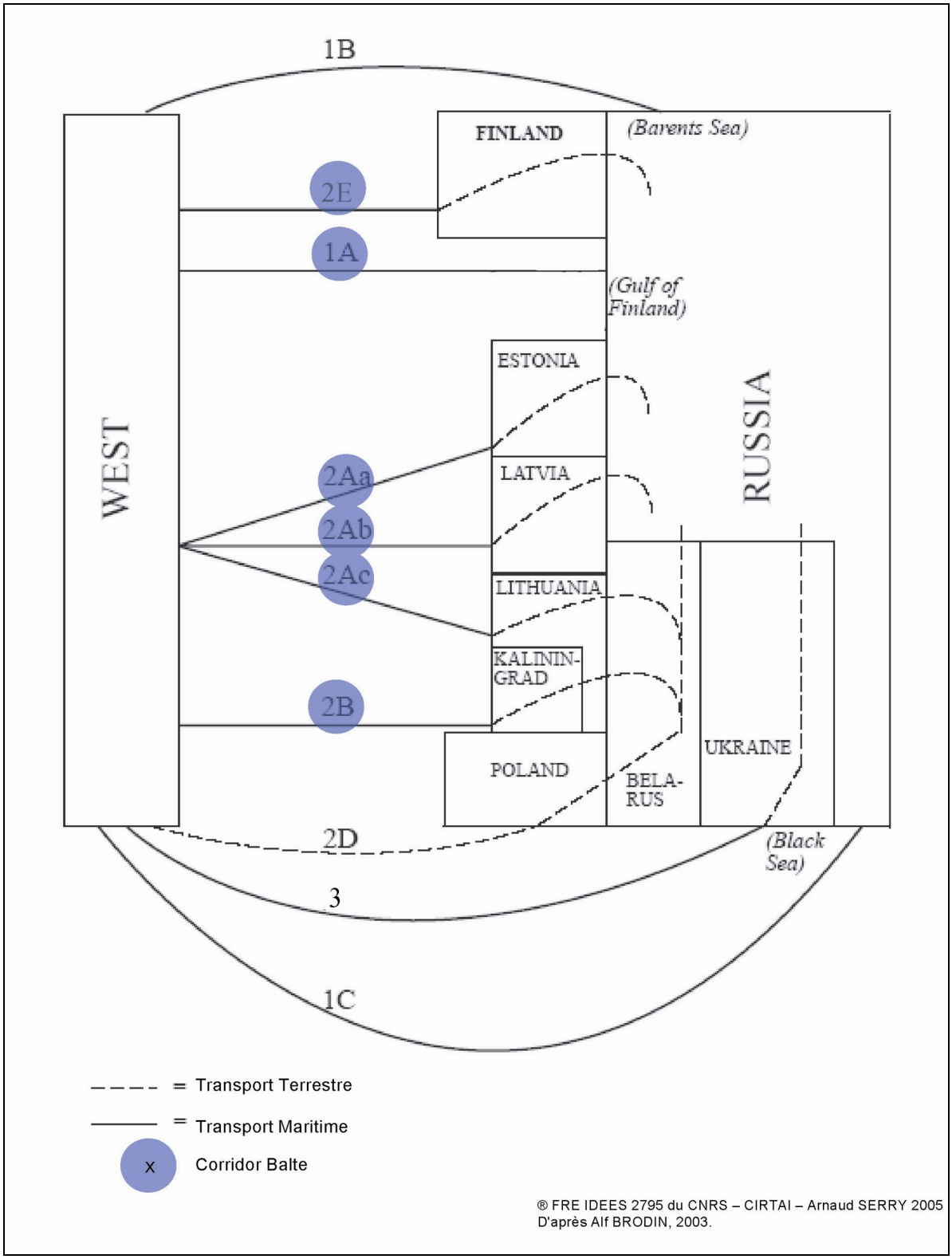
Dans son indispensable recherche d'échappatoires vers l'ouest, les solutions de la Russie ne sont pas des plus nombreuses et peuvent être schématisées à partir des travaux d'Alf Brodin [BRODIN A., 2003]. D'après lui, 10 corridors différents, parmi lesquels six appartiennent à l'espace balte, peuvent être regroupés en trois principales catégories[42] (Cf. Figure 60). Dans les faits, le système de transport de marchandise soviétique était, pour l'essentiel, basé sur le rail ce qui, encore en 2004, donne une organisation particulière, toujours dominée par l'usage du rail, des pré et post-acheminements portuaires.

- Catégorie **1** : **Lien directs entre les ports russes et l'Ouest.**

Au sein de cette catégorie une seule liaison (*1A*) nous intéresse directement, celle des liens entre les ports russes du Golfe de Finlande et l'océan mondial. N'oublions tout de même pas que les autres voies, *1B* via la Mer de Barents ou *1C* par la mer Noire constituent des alternatives qui peuvent avoir des répercussions sur le trafic portuaire en Baltique. Le principal avantage de ces liens directs pour la Russie est évidemment de ne pas impliquer de pays tiers dans ses opérations d'importation ou d'exportation de marchandises.

[42] Le modèle, établi avant mai 2004, plaçait de fait certains corridors dans d'autres catégories que celles dans lesquelles ils se trouvent aujourd'hui.

Figure 60 : Les corridors entre la russie et l'Ouest



➢ Catégorie **2** : **corridors de transport entre la Russie et les marchés occidentaux incluant le passage d'au moins une frontière de l'Union européenne avant l'expédition maritime.**

Parmi ces six corridors se trouvent les cinq corridors baltes non russes. Le corridor *2D* est quelque peu différent puisqu'il est uniquement terrestre desservant l'Europe via la Pologne, l'Ukraine, la Biélorussie ou les Etats baltes.

- Le corridor *2E*, le plus au nord, est celui des ports de Finlande, plus particulièrement ceux du sud-est du pays, Kotka et Hamina. Ce corridor à destination de Moscou et des principales villes russes passe par Saint-Pétersbourg. Majoritairement ferroviaire et bénéficiant des similitudes infrastructurelles entre les réseaux russes et finlandais, il constitue l'unique lien terrestre directe entre la Russie et l'Union européenne.
- Le corridor *2Aa* relie Tallinn à la Russie, également via Saint-Pétersbourg. Il dessert les ports de Tallinn, le nouveau port de Lomonossov dans la partie méridionale russe du Golfe de Finlande et le Grand port de Saint-Pétersbourg. Il comporte un chemin de fer à voie unique et des liaisons routières.
- Le troisième est le corridor letton *2Ab*, qui lie les trois ports de la Lettonie (Riga, Ventspils et Liepaja) avec Pskov et d'autres centres ferroviaires en Russie occidentale par la route et surtout le rail. Ce corridor inclut également un oléoduc à destination de Ventspils dont les caractéristiques et l'évolution récente ont déjà été évoquées.
- Le corridor *2Ac* est le couloir lituanien. Il relie les ports de Klaipeda et Kaliningrad à la Russie, en passant par Minsk en Biélorussie. Il est constitué d'une liaison ferroviaire à voie double et, chose rare dans la région, d'une liaison routière à deux fois deux voies séparées. C'est essentiellement le trafic de ce corridor qui place la Lituanie au second rang européen en terme de transit ferroviaire (Cf. Tableau 43). Notons que nous pouvons lui adjoindre la liaison par conduite du terminal de Butinge à la Russie via la raffinerie de Mazeikai.

Tableau 43 : Le transit par rail en Europe en 2003

Pays	**Rang**	**Millions de t/km**
Allemagne	1	8 465
Lituanie	3	6 957
Pologne	6	2 261
Lettonie	10	1 233

Source : CAPPUCCILLI J.F., NOTTEBOOM T., 2005.

Si le tableau 43 illustre le rôle de ce corridor de transit, il illustre également la possible concurrence modale du rail vis-à-vis du transport maritime dans les années à venir. Les limites précédemment évoquées à la compétitivité du transport ferroviaire peuvent en effet être gommées au fil des ans et permettre un accroissement de la part modale du rail dans le transit entre l'Europe centrale ou orientale et l'Europe de l'Ouest.

- Catégorie 3 : **corridors de transport entre la Russie et les marchés occidentaux incluant au moins une frontière étrangère avant l'expédition maritime.**

Avec l'entrée dans l'Union Européenne des républiques Baltes et de la Pologne ne figure désormais dans cette catégorie que le couloir *3* via les ports ukrainiens. Notons que dans une certaine mesure, le corridor *2D* pourrait également figurer dans cette catégorie lorsque la route emprunte la Biélorussie ou l'Ukraine.

Dans la pratique, ces corridors traditionnels connaissent des évolutions différenciée, souvent en liaison avec celle des ports à leurs extrémités.

Les nouvelles caractéristiques du transit

En dépit de l'attente aux frontières de la Russie, les transports routiers apparaissent comme une alternative plus rapide que le rail ou la voie maritime pour certaines cargaisons, meilleur marché et plus sûre que l'expédition par le Port de Saint-Pétersbourg notamment. Concurrent direct du transport maritime, le développement de ce transit routier a paradoxalement partiellement profité à l'activité portuaire : les liaisons maritimes roulières, spécialement est-ouest, ont connu une rapide croissance au cours des dernières années : 25 000 remorques empruntent chaque année la liaison entre Tallinn et Stockholm. L'accroissement du trafic roulier coïncide donc avec le développement de trois axes routiers : d'Helsinki à Saint-Pétersbourg ; de Tallinn à Saint-Pétersbourg ; de Klaipeda à la Russie via la Biélorussie. La Baltique apparaît ici comme un espace naturel de développement d'un transport combiné, « route-mer » en l'occurrence.

Les exportations de pétrole ont jusqu'ici employé principalement les chemins de fer mais elles se déplacent de plus en plus vers les conduites, qu'il s'agisse du pétrole brut ou des produits pétroliers, à l'exception des cas particuliers concernant l'approvisionnement de Tallinn et Ventspils. En fait, les conduites convergent désormais vers les terminaux russes du Golfe de

Finlande leur assurant une continuité et une sécurité des approvisionnements que les ports baltes n'ont plus, puisqu'ils doivent palier à des coupures partielles (Butinge) ou totale (Ventspils) de leurs livraisons d'hydrocarbures par oléoduc. Dès lors, dire que nous assistons à un glissement vers le nord des corridors pétroliers s'impose. D'autant plus que les autres projets russes sont encore plus septentrionaux (Mourmansk).

L'intégration des Etats Baltes dans l'union européenne a eu comme conséquence, parmi d'autres, un profond bouleversement géopolitique puisque les frontières externes de l'Europe courent aujourd'hui de la mer de Barents à la mer Noire. Par voie de conséquence de l'élargissement, la fédération de Russie, l'Ukraine, la Biélorussie et la Moldavie sont aujourd'hui des voisins directs de l'union européenne. Outre les modifications d'ordre politique ou stratégique que nous nous ne développerons pas ici car elles n'entrent pas à proprement parler dans le sujet, ce voisinage direct a des répercussions en matière de transport et d'échanges commerciaux. En effet, les Républiques Baltes, qui profitaient en quelque sorte d'une rente de situation faisant d'eux des partenaires privilégiés du commerce extérieur russe peuvent pâtir de cette nouvelle situation. Désormais membres de l'union européenne, il existe maintenant entre eux et leurs partenaires russes, biélorusses ou des autres pays de la CEI, une frontière économique nettement marquée qui peut constituer un obstacle aux échanges, en réduisant notamment les libertés de circulation des personnes ou des marchandises. Alors que le développement de tous les ports de la région est basé sur la captation du transit russe, cette nouvelle frontière, ou du moins les nouvelles caractéristiques de cette frontière, sont apparues comme un obstacle possible a l'acheminement des marchandises par les ports baltes. Il y a, certes, un certain nombre d'obstacles à résoudre pour favoriser la circulation entre la Russie et l'Union Européenne. En effet, dans la majorité des cas, en raison de la modification des régimes douaniers, il ne s'agit plus de transit, ce qui peut remettre en cause la libre circulation de ce transit basé sur des accords antérieurs. Des accords de 1997 entre Europe et Russie stipulent que les marchandises entrant dans l'union y circuleront sans taxes particulières. Cependant, la question de la taxation à l'entrée dans l'UE persiste et peut affecter la compétitivité des ports baltes et finlandais [BRONSHTEIN M., 2003]. Malgré ces obstacles il est important de souligner que l'essentiel du transit reste est-ouest alors que les flux méridiens, aujourd'hui intra européens, restent modestes. Rôle des infrastructures et persistances des territoires peuvent être considérés comme responsables de cette situation, mais ce serait simplement oublier la loi de l'offre et de la demande. Les besoins sont des besoins en transport

est-ouest plutôt que nord-sud. La volonté européenne de développement et d'amélioration des liaisons terrestres nord-sud apparaît d'ailleurs dans ce cadre quelque peut incohérente. La perception qu'a L'UE de l'espace balte serait-elle erronée ? Certes les réseaux terrestres ont besoin d'une sérieuse mise à niveau mais, dans un espace où les flux dominant latitudinaux sont supportés par le rail et le maritime, convient-il vraiment de financer des projets routiers méridiens ? Cette réflexion prend encore plus de sens quand les mêmes institutions européennes prônent le développement d'une autoroute de la mer en baltique et quand on sait que les axes routiers d'Europe centrale (futurs récepteurs des trafics de la Via Baltica) sont au bord de l'engorgement. Abstraction faite de cette remarque, avec l'élargissement de l'union européenne, les Etats Baltes ont un double rôle puisqu'ils sont à la fois une partie intégrante de l'Europe et une synapse entre cette même Europe et la CEI [SAKALYS A., 2003]. La Lituanie, à la croisée des deux corridors paneuropéens, apparaît comme l'un des grands bénéficiaires potentiel du futur développement en transport dans la région et une volonté marquée d'y implanter des centres logistiques en relation avec le port de Klaipeda en découle (Cf. Figure 76). La volonté de plus en plus affirmée en Lituanie tout comme dans les autres Etats Baltes de développer un réseau de centres logistiques, et par conséquent, l'intermodalité apparaît comme un accélérateur du développement des activités de transport et de l'accroissement des flux. Face à la concurrence portuaire russe, notamment dans l'exportation maritime des ses hydrocarbures, le positionnement sur ce créneau, basé sur l'intermodalité et les plates-formes logistiques, apparaît en effet comme une nouvelle voie pour les ports baltes.

La situation de l'enclave de Kaliningrad est symptomatique des nouveaux problèmes liés à l'élargissement et à ses conséquences frontalières. Sa séparation géographique d'avec le reste du territoire de la fédération de Russie et sa localisation entre la Pologne et la Lituanie en font un objet crucial dans le devenir de la région. En termes de transport la question est épineuse ; en effet les principaux partenaires économiques de Kaliningrad sont, comme on pouvait s'en douter, ses deux voisins immédiats (la Pologne et la Lituanie) mais aussi, l'Allemagne. Là encore, les nouveaux effets frontière issus de l'élargissement de l'union européenne peuvent avoir des impacts directs sur ces relations commerciales. Le transit via Kaliningrad est, de ce fait, limité et devrait le rester. Au cours de la première moitié de l'année 2001, le volume total du transit à l'export via Kaliningrad était de 1,8 millions de tonnes et était principalement composé d'engrais biélorusses ou provenant d'autres régions russes, de charbon ukrainien ou en provenance du kraï

de l'Altaï ou de l'oblast de Tcheliabinsk ou, de produits pétroliers kazakhs ou lituaniens [BRODIN A., 2003].
Entre le transit par le nord de la rangée, relativement à l'abri de la concurrence de la route, le transit par la Lituanie à la croisée d'orientations différentes ou le transit par Kaliningrad s'instaurent désormais des éléments de distinction qui méritent une réflexion plus approfondie en vue de rendre plus intelligible l'arrière-pays des ports de la Baltique orientale.

3.1.3.2. Vers un transit différencié

Une étude des flux entre Russie et Union Européenne est révélatrice de la vocation transitaire de la région et de l'organisation de ce transit. Le tonnage total du transit entre l'UE et la Russie était de 193 millions de tonnes en 1999, dont 94% de la Russie vers l'union [LAURILA J., 2002].De plus, le trafic direct entre la Russie et l'UE ne cesse également d'augmenter. La part des corridors Ukraine – Slovaquie illustre le rôle joué par les conduites dans les exportations de pétrole russe vers l'Europe alors que le corridor Biélorussie-Pologne est celui des exportations russes par la route d'autres matières premières ou de produits semi manufacturés. Mais, sous-estimer le rôle du transit dans la région balte serait une erreur vu le poids qu'il occupe dans le PIB des Etats Baltes : environ 9% en Estonie, 10% en Lettonie et 6% en Lituanie [BRODIN A., 2003]. Dans ce contexte de développement des échanges entre l'Est et l'Ouest, les ports de rangée bénéficient d'une localisation favorable, à mi chemin, sur les routes commerciales. D'un point de vue purement géographique, ils semblent à égalité de chance, à égale distance de la Russie intérieure.

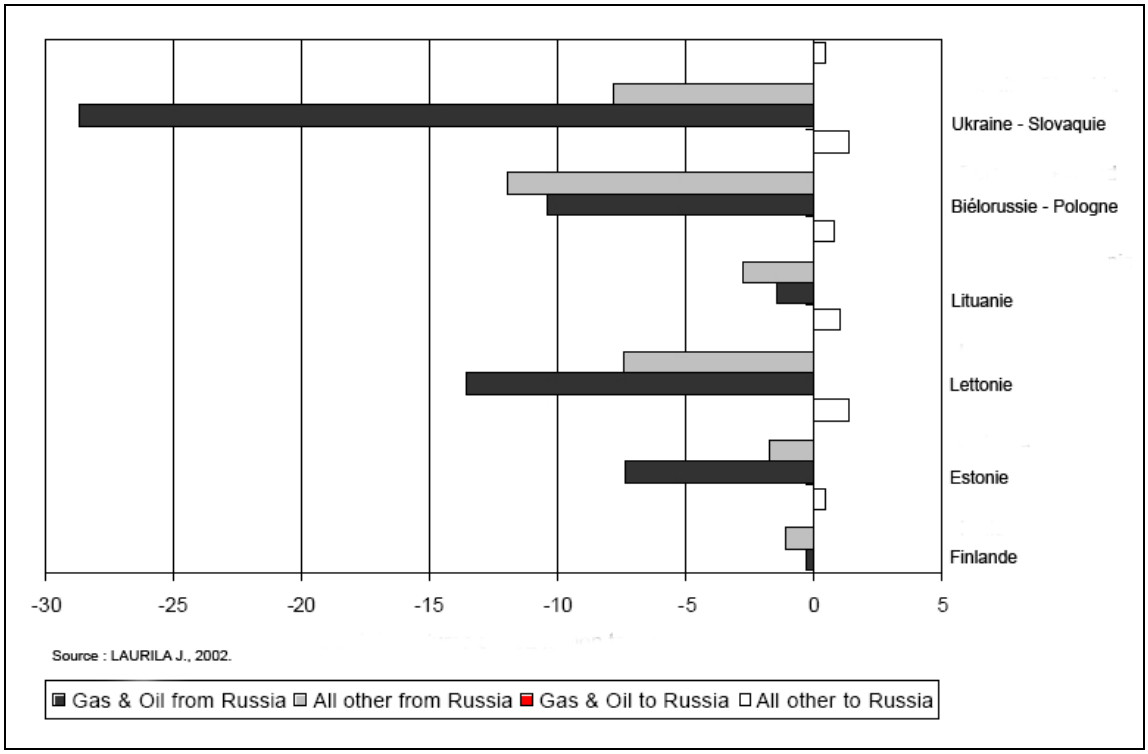
Le transit en Baltique orientale à partir de 2002

Afin de ne négliger aucun aspect, il convient de prendre en compte le trafic direct dans les ports russes. La question de la pertinence du terme de transit se pose par contre ici. Peut-on dissocier ce qui est dans certain cas du trafic direct entre la Russie et ses partenaires et dans d'autres du transit par des pays tiers ? En effet, la raison essentielle des soubresauts du transit russe dans les ports des Etats Baltes réside dans la volonté russe de détourner ses cargaisons (l'accent étant mis sur les exportations pétrolières) vers ses propres ports et d'appliquer des tarifs ferroviaires plus élevés pour les marchandises transportées vers des ports de pays tiers. De janvier

à juin 2004, les volumes transbordés dans les ports principaux russes de la région (Saint-Pétersbourg, Primorsk, Kaliningrad) ont grimpé de 18,3 millions de tonnes alors que les trafics des ports désormais européens de la mer Baltique n'ont peu ou pas changé.

D'après les données portuaires de 2002, le transit compte pour 90% du trafic du port de Ventspils et 78% de celui de Tallinn. Le transit de la CEI s'élève à environ 85 millions de tonnes (56 en 1998) dans les ports baltes de la rangée [BRODIN A., 2003]. De plus, environ 5 millions de tonnes de marchandises russes transitent par les ports finlandais de Kotka, Hamina, Helsinki et Kokkola. Au total, 96 millions de tonnes de fret russe ont transité par les ports de la façade en 2002, dont 82 millions de tonnes en provenance de la Russie, soit 85% du transit sous la forme de flux est-ouest (Cf. Figure 61). L'explication provient avant tout du fait que la Baltique orientale semble en premier lieu dévolue aux exportations d'hydrocarbures. La situation a ceci de spécifique que le volume du transit dépasse de 25% le volume total manutentionné dans les ports russes de la Baltique en 2002.

Figure 61 : Structure du transit entre la Russie et l'UE en 1999 (%)



Le transit russe à travers la Finlande est issu du transit soviétique en raison des accords bilatéraux signés entre les deux Etats après la seconde guerre mondiale. Le commerce entre les deux pays a été relativement volatile pour connaître son niveau minimal au cours des premières années de transition. Cependant, le transit russe par la Finlande a crû dans les années 1990 et semble, pour l'heure, stabilisé au dessus de 5 millions de tonnes par an (Cf. Tableau 44). Parmi l'ensemble des ports du pays, 4 ports concentrent le transit. Les leaders sont Kotka et Hamina, c'est-à-dire les ports les plus proches de la Russie. Cependant l'accroissement du transit a surtout profité au port de Helsinki (Cf. Tableau 44), ce qui confirme l'idée de la concentration des flux sur les principales places portuaires. Un rôle majeur est joué par le rail dans le pré ou post-acheminement des marchandises qui sont essentiellement, à l'importation, des marchandises diverses (85% du transit selon Alf BRODIN) et, à l'exportation des engrais et des produits chimiques (environ 60% du volume).

Tableau 44 : Transit par les ports finlandais entre 1997 et 2004

Port	1997	2001	2004
Kotka	2 477	2 647	1 957
Hamina	1 350	946	1 505
Helsinki	539	1 414	1 474
Kokkola	298	513	392
Total	3 914	5 788	5 778

Source : Finnish Ports Association, BRODIN.

L'Estonie bénéficie d'une lointaine tradition liée aux temps hanséatiques, illustrée par des liaisons d'importance telle que celle entre Novgorod-Reval (Tallinn)-Lübeck-Bruges et Londres. Elle profite également des ajustements et des développements économiques et infrastructurels les plus rapides de la région. Le transit dans le port de Tallinn y est ainsi passé de 11,7 millions de tonnes en 1997 (68% du total) à 30,8 millions en 2004 soit 82% du trafic total (données émanant du port de Tallinn). Ce transit est nettement dominé par les exportations pétrolières qui comptent pour 80% du total (Cf. Tableau 45).

Tableau 45 : Structure du transit à Tallinn en mars 2001

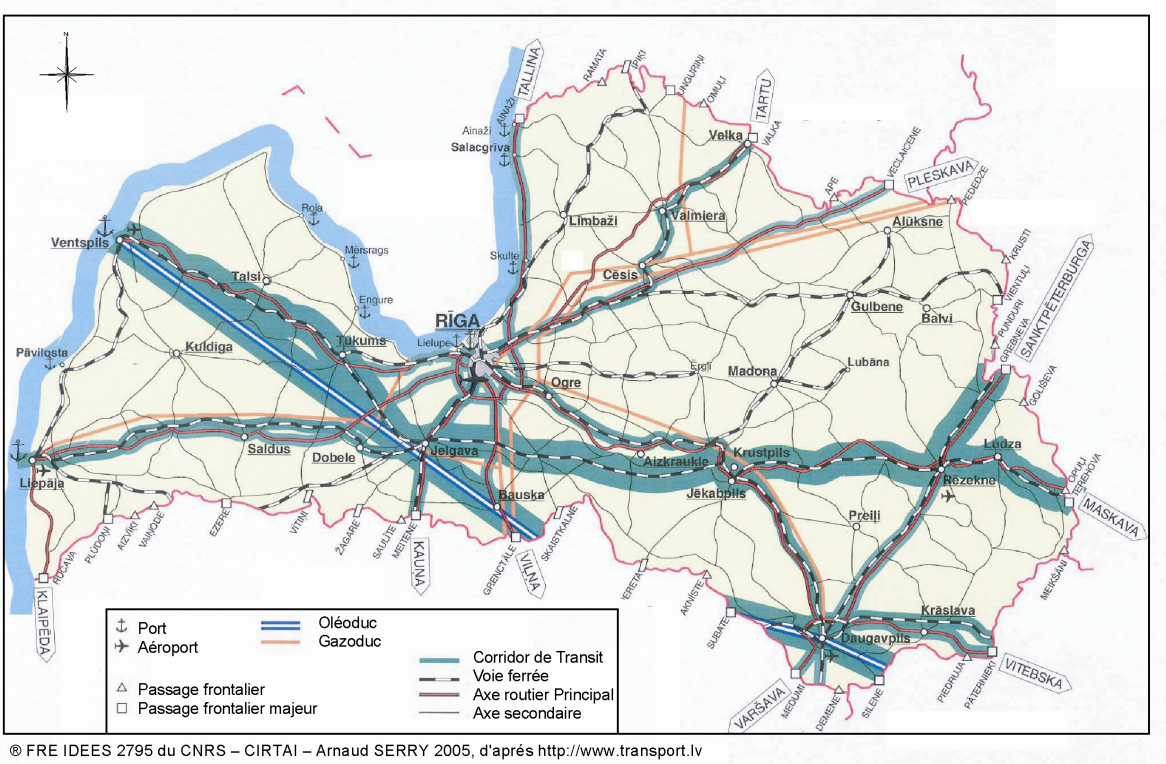
	Exportations		Importations		Total	
	Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%
Hydrocarbures	2 166 962	84,2	4 899	11,8	2 171 861	83%
Autres Vracs	193 067	7,5	7 610	18,4	200 677	8%
Métaux	135 089	5,2	3 605	8,7	138 694	5%
Houille et Charbon	29 606	1,1	0,0	0,0	29 606	1%
Marchandises diverses	29 064	1,1	25 126	60,7	54 190	2%
Pulpe de bois	23 703	0,9	6	0,0	23 709	1%
Autres	4	0,0	161	0,4	165	0%
Total	2 577 495	100 0	41 407	100,0	2 618 902	100%

Source : Brodin, 2003.

Le transit via le port de Tallinn provient à 94% de Russie et le second pays concerné, la Biélorussie, ne compte que pour 3,7 %. Les flux en provenance d'autres pays tels le Tadjikistan ou le Kazakhstan n'atteignent respectivement que 0,6 et 0,3%.

Le cas de figure letton est quelque peu différent car s'il repose également, en partie, sur une tradition hanséatique, il découle essentiellement de la spécialisation portuaire héritée de la période soviétique. Le port de Ventspils concentre les exportations pétrolières russes car il a été créé à cette fin du temps de l'URSS et il est pour cela relié aux zones de production par conduite. Revenir en détail sur les difficultés actuelles du port de Ventspils n'apporterait rien ici. Par contre, cette situation délicate permet d'expliquer l'évolution du transit en Lettonie. Alors qu'il correspondait à 78% du trafic des ports lettons en 1996, celui-ci n'en occupe désormais que 68%. En effet, la perte de parts de trafic due à la fermeture de la conduite de pétrole brut russe vers Ventspils ne semble pas pouvoir être pleinement compensée par des approvisionnements ferroviaires ou une redistribution vers d'autres marchandises ou d'autres destinations (Cf. Figure 62). En 2001, abstraction faite de la Russie qui représentaient 56% du transit total, la Biélorussie avec 27 % (majoritairement des engrais), puis l'Ukraine avec 3,5% composaient l'arrière-pays des ports lettons. Ainsi, en Lettonie, un recul progressif de la part du transit russe au profit d'autres régions de provenance semble envisageable même si nous ne disposons pas de chiffre permettant de vérifier cette hypothèse.

Figure 62 : Les possibilités de transit par la Lettonie



® FRE IDEES 2795 du CNRS – CIRTAI – Arnaud SERRY 2005, d'aprés http://www.transport.lv

Les volumes transitant par les ports de Lituanie sont moindres que ceux des autres Républiques baltes. Notons qu'à l'inverse, le transit routier ou ferroviaire (Cf. Tableau 43) y est le plus élevé de la région et qu'il constitue peut-être un concurrent sérieux du transport maritime. En fait, la situation de la Lituanie est un peu particulière (Cf. Figure 16) et mérite quelques précisions :

- Le territoire lituanien est traversé par 3 axes de transit principaux : le premier, est-ouest, va de la frontière orientale au port de Klaipeda ; le second va de la frontière orientale vers l'enclave de Kaliningrad ; le troisième est orienté nord-sud et met en communication l'Europe Centrale, les autres Pays Baltes et la Russie.
- Il n'y a aucune frontière directe entre la Lituanie et la Russie (hormis avec Kaliningrad), de ce fait toute marchandise russe doit traverser un pays tiers pour transiter par la Lituanie.
- La part du trafic russe dans les ports lituaniens a connu une diminution considérable au cours des années de transition et surtout depuis 1997. A l'opposé, les trafics nationaux et en provenance de Biélorussie ont crû en volume et en importance.

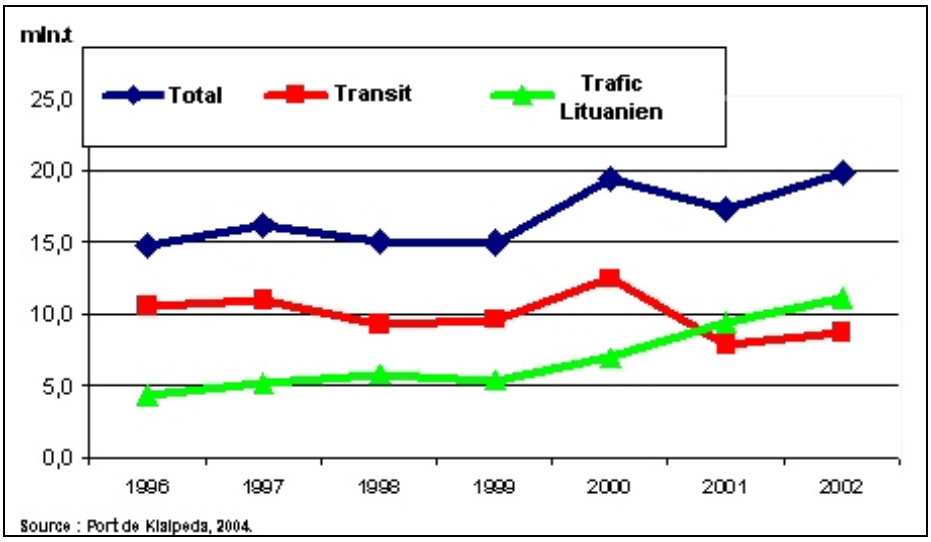
La relative stabilité des volumes de transit hors produits pétroliers peut aboutir à la conclusion selon laquelle les arrière-pays des ports concernés sont relativement stables, ce qui rejoint l'aspect persistance des territoires. Cependant, en 1998, le transit via le port de Klaipeda était dominé par les métaux (5 millions de tonnes) pendant que celui des ports finlandais l'était par des engrais [OJALA L., QUEIROZ C., 2000]. Une interrogation peut dès lors se faire jour : si les marchandises transitant par les ports baltes ne sont pas les mêmes, les arrière-pays de ces ports sont-ils aussi liés qu'on a pu le dire ?

Klaipeda, révélateur de la différenciation de l'arrière-pays

L'évolution du trafic de transit renforce l'idée selon laquelle la fonction du port de Klaipeda est en train de se modifier. Jusqu'en 2001, le transit était majoritaire dans le trafic du port, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. En effet, le trafic national compte désormais pour plus de 10 millions de tonnes par an, soit près de 55% du total (Cf. figure 63).

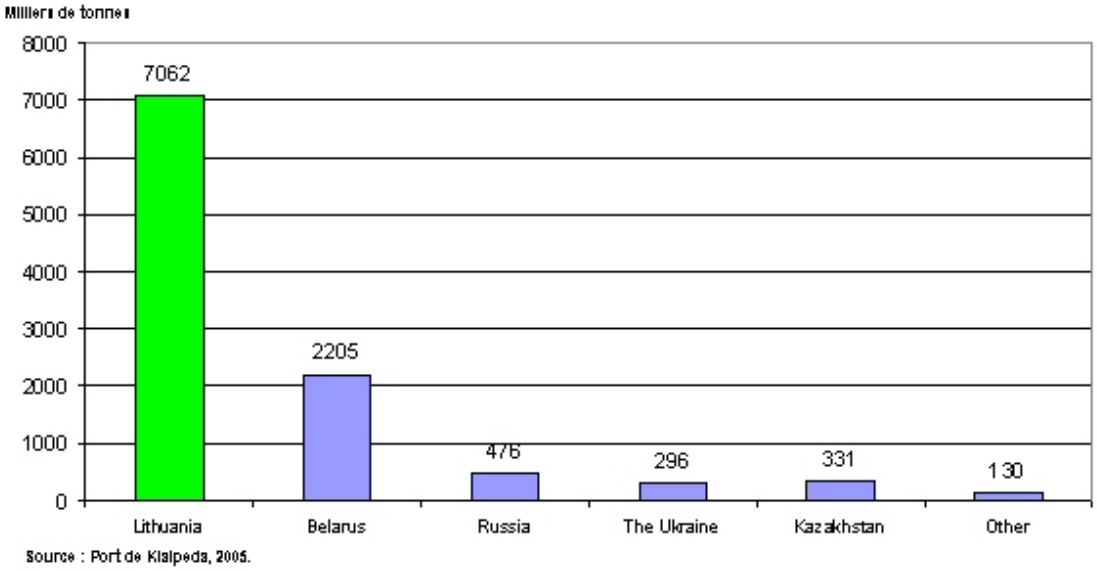
Autrement dit, le port de Klaipeda, contrairement aux autres ports de la rangée est en train de réduire sa dépendance à l'égard de la Russie grâce au développement de l'économie lituanienne. Notons que ceci est difficilement envisageable pour la Lettonie et encore plus pour l'Estonie qui semblent avoir des marchés intérieurs trop réduits.

Figure 63 : Evolution du transit par le port de Klaipeda



Les chiffres des premiers mois de 2004 confirment ce cas de figure car le transit ne représente plus que 32,5% du trafic total alors que le fret lituanien, avec 7,1 millions de tonnes (20% de plus qu'en 2003 à la même époque) dans l'année, représente désormais 67,5% du total. Le second pays d'origine/destination des marchandises transbordées dans le port de Klaipeda renforce l'analyse précédente puisqu'il s'agit de la Biélorussie qui compte pour 21% du trafic alors que la Russie n'est que le troisième partenaire avec 5% du trafic (Cf. Figure 64).

Figure 64 : Transit par pays dans le port de Klaipeda (janvier-juin 2004)



La réflexion sur la place de la Lituanie dans les corridors de transit pousse les acteurs du transport à étudier toutes les opportunités comme l'illustre la mise en place du train Viking. L'arrière-pays du port de Klaipeda apparaît de plus en plus différent de celui des ports qui traitent désormais principalement du transit russe tels que Tallinn ou Ventspils. Un autre pan de différenciation des arrière-pays réside dans la segmentation par types de marchandises. Les arrières-pays concernés par les exportations de matières premières russes sont bien différents de ceux touchés par les flux de marchandises diverses (à l'exportation comme à l'importation).
En ce qui concerne les marchandises générales, l'arrière-pays est localisé plus près de la région d'expédition (Cf. Tableau 46) que pour les autres catégories de cargaison.

Tableau 46 : Principales destination des marchandises diverses déchargées dans les ports du nord-ouest russe (mars 2001)

	Région de destination	Tonnes	% du total
1	St. Petersburg City	674 000	45,1
2	Kaliningrad Obl.	179 000	12,0
3	Moskva City/Obl.	160 000	10,7
4	Murmansk Obl.	82 000	5,5
5	Krasnoyarsk Kray	56 000	3,7
6	Pskov Obl.	40 000	2,7
7	Volgograd Obl.	33 000	2,2
8	Nizhniy Novgorod Obl.	28 000	1,9
9	Kursk Obl.	24 000	1,6
10	Leningrad Obl.	20 000	1,3

Source : [BRODIN A., 2003]

Les vracs et les pondéreux sont eux transportés sur des distances énormes entre leurs zones de production et les ports (Cf. Tableau 47).

Tableau 47 : Origine des exportations de charbon par les ports du nord-ouest russe en mars 2001

Origine	Tonnes	% du total
Kemerovo Obl.	1 158 000	92,7
Komi, Rep. Of	30 000	2,4
Tcheliabinsk Obl.	25 000	2,0
Vologda Obl.	10 000	0,8
Other obl. (8)	26 000	2,1

Source : [BRODIN A., 2003]

L'exception à la règle est Kaliningrad où, en raison de sa situation d'exclave, tous les types de cargaisons proviennent de régions lointaines. En fait, ce système de transport sur longue distance réduit en partie le gradient de compétitivité portuaire qui peut exister entre les ports en fonction de leur localisation. Par exemple, en partant de Tcheliabinsk, la différence en distance entre Klaipeda et Saint-Pétersbourg est marginale.

La différenciation des arrière-pays apparaît désormais comme un évidence : celui de Klaipeda, national et « régional proche », basé sur une redistribution ferroviaire ou routière des flux vers les terres se distingue par exemple de celui lointain, desservi par conduite de Primorsk.

Durant ces dix dernières années, les officiels ont été constamment pessimistes à l'égard des volumes futurs de transit russe par les Etats Baltes. Dix années plus tard, les flux ont connu plusieurs changements en raison d'interventions étatiques, de nouvelles offres de capacité portuaires, dont la principale est la création du port russe de Primorsk, ou de changements dans les procédures administratives aux frontières. Cependant, les volumes manutentionnés dans les ports des Etats Baltes sont à leur niveau le plus élevé. La complémentarité avait cédé sa place à une vive concurrence à la fin des années 1990. Celle-ci se poursuit tout en évoluant vers de nouvelles conditions avec une cohérence régionale et des distinctions fonctionnelles et spatiales.

S'il est évident que les cargaisons nationales ont augmenté et que la dépendance vis-à-vis de la CEI a diminué, les volumes de transit restent importants et dans certains cas vitaux. Le facteur de l'accroissement du transit via les ports de la rangée réside premièrement dans l'accélération des exportations russes d'hydrocarbures. Une interrogation se pose tout de même, combien de temps les ports baltes vont-ils encore fonctionner comme gateway entre les Etats européens et le marché russe ? [KOVACS G., SPENS K.M., VELLENGA D., 2004] Une distinction s'impose impérativement entre les ports d'exportations pétrolières à arrière-pays lointains et les ports généralistes à hinterland proche avec forte interdépendance économique. D'une manière plus globale, nous pouvons même nous demander si les premiers et les seconds ont désormais les mêmes fonctions et implications spatiales : les ports d'exportation pétrolière apparaissent en effet plus comme des ports des états post-soviétiques, dont l'objectif premier est d'en satisfaire les exportations, que comme de véritables ports de l'Union Européenne. A l'opposé les ports généralistes se posent comme des ports européens, supports d'un développement régional nouveau.

Nous sommes cependant loin du cas de figure dans lequel l'espace intermédiaire peut être bloqué par des dépendances trop lourdes, se muer d'espace de circulation en espace de colonisation, se révéler incapable d'exploiter des atouts apparemment enviables, se contenter d'occuper le cœur vide [BAVOUX J.J., CHARRIER J-B., 194]. Il est ainsi en Europe des espaces intermédiaires plus ou moins dynamiques, l'espace balte en est un qui se caractérise par sa vitalité. Alors que les ports de Lituanie, d'Estonie et de Lettonie développent des hinterlands de plus en plus étendus, les ports polonais de Gdynia et Gdansk entrent en jeu [KING M., 2001], preuve du potentiel

régional. A la croisée de multiples espaces, la rangée portuaire balte participe à la définition de la Baltique du XXIème siècle.

3.2. L'ESPACE BALTE AU SEIN D'UNE MATRIOCHKA SPATIALE

L'actuelle recomposition des territoires redéfinit les emboîtements à partir de nouvelles échelles, à la fois plus larges et à inférence spatiale plus floue (Arc Atlantique, Europe des métropoles…). Cette diversité des espaces, tout autant que leur volatilité et leur mouvance, provoque et ouvre les régions, en les forçant à trouver à la fois leurs particularités et à se définir de nouvelles complémentarités, en les forçant aussi à mieux déterminer les échelles d'action et les « compromis stratégiques » entre le tout mondial et le tout local. [ROQUES G., 2002]. La rangée balte est à la croisée de trois contextes régionaux. Celui de l'Europe s'avère le plus disparate alors que les contextes baltiques et baltes sont intégrés à travers les relations économiques, les échanges ou la coopération dans de nombreuses structures régionales communes. Spécificité régionale et persistance historique, l'identité baltique existe encore aujourd'hui en se manifestant de diverses manières. Les jeux d'échelle contemporains, multiples et complexes, imposent à l'observateur une gymnastique périlleuse dans la définition des entités régionales. Yves Plasseraud parle des Etats Baltiques comme de sociétés gigognes [PLASSERAUD Y., 2003]. Au-delà même des sociétés c'est toute la Baltique qui est constitué d'espaces qui s'emboîtent les uns dans les autres ou dont les parties s'emboîtent les unes dans les autres.

L'espace balte est à la fois zone périphérique et nouveau centre. Il apparaît comme une porte d'accès riche de promesses vers une nouvelle frontière au coeur du continent européen. La notion d'espace baltique, portée dans les premières années 1990 par le débat public international sur l'Europe des régions, rencontrait un large écho. Une autre idée-force qui a largement contribué à la renaissance de l'espace baltique est la redécouverte des affinités historiques. Dans un premier temps, le message était la perspective d'une « nouvelle Hanse », à l'image de la coopération commerciale florissante menée vers la fin du Moyen Âge au sein de la Ligue hanséatique. Derrière les frontières visibles et invisibles qui venaient de s'ouvrir, il y avait un besoin longtemps réprimé de contacts. Le bouleversement géopolitique a laissé un vide autour de la Baltique. La coexistence de cultures et de traditions diverses apparaissait comme une chance d'instaurer une fructueuse coopération autogénérée. L'absence de structure établie pour les contacts et l'action concertée permettait d'engager une coopération fonctionnelle sous diverses formes et autour de diverses constellations d'acteurs. [STÄLVANT C.E., 2004]. Cette coopération baltique est soumise aux exigences de la rentabilité économique et tributaire des

progrès de l'intégration européenne des Pays Baltes qui y voient un renforcement de leur appartenance à l'Europe face à la Russie.
C'est en Lituanie que se situe le centre géométrique de l'Europe. Certes ce n'est pas là le centre de gravité du continent européen [CHICOUENE M., SKUPAS L.A., 2003], mais ce dernier a depuis peu glissé vers l'est. Ce glissement, susceptible de se renforcer dans les années à venir avec la poursuite de l'élargissement et du développement économique de l'Europe centrale, renforce le poids des espaces d'Europe orientale, par conséquent celui de leurs façades maritimes. Il marque parallèlement leur positionnement nouveau au sein du continent et des ses problématiques.

3.2.1. Espace baltique des transports et affirmation balte

La définition de l'avant-pays de la Baltique orientale a mis en évidence la concentration de ses liens sur la rangée nord européenne et les autres rives de la Baltique. Etant donné l'importance des échanges intrabaltiques et les questionnements sur la constitution d'un espace balte inhérents à ce travail, il semble qu'appréhender le commerce régional et les autres façades maritimes s'impose ici. En effet, les flux de circulation qui les lient à la Baltique orientale constituent des éléments importants de l'intégration régionale actuelle. Le potentiel de la région est indéniable : une mer Baltique commune, une main-d'œuvre qualifiée, des ressources naturelles abondantes et la proximité des marchés européens et d'Europe centrale. Bien sûr, l'héritage du communisme fait apparaître aussi des handicaps, notamment sur la rive méridionale de la mer Baltique. Au-delà des aspects portuaires ou économiques du rapprochement régional, quelle intégration se dessine en Baltique et quelles sont les impacts ou le rôle des flux et des activités maritimes dans cette structuration régionale contemporaine ?

3.2.1.1. Les échanges intrabaltiques, révélateurs d'une régionalisation économique

Alors que l'on insiste souvent sur la réorientation des flux commerciaux vers l'Union Européenne, renforcée par les délocalisations, depuis 1994 les flux intrarégionaux se montrent très dynamiques et évoluent même plus rapidement que les échanges avec l'UE. Ce développement du commerce peut s'expliquer par une approche qui intégrerait l'espace et la

géographie économique. De ce point de vue, les pays de la région Baltique sont ceux qui ont le plus activement développé leurs relations commerciales avec les Etats voisins. Les processus d'intégration économique régionale entre les pays en transition et ceux dits industrialisés ont influencé positivement le développement d'un commerce régional baltique. Ce développement a bonifié l'environnement économique des Etats Baltes et créé des conditions supportant leur restructuration économique. Les pays industrialisés tirent quant à eux de ces années de transition une expérience de pénétration de nouveaux marchés et d'élaboration d'une coopération économique avec la Russie. La localisation favorable de la Baltique entre l'est et l'ouest et l'interdépendance dynamique entre sa façade orientale et ses autres rives aura un rôle important dans le futur développement régional.

Les flux commerciaux entre Etats de la Baltique

Au début des années 1990, il y avait relativement peu d'échanges entre les pays de la mer Baltique, excepté le commerce entre les voisins et de manière séparée à l'intérieur du bloc oriental ou occidental. A l'aube du XXIème siècle, les courants commerciaux ont sensiblement augmenté et un réseau intensif se met en place dans la région. Il est possible d'affirmer que, déjà entre 1989 et 1996, les échanges entre les pays de l'espace baltique ont progressé à un rythme plus rapide que les échanges avec le reste du monde. Ainsi, en 1995, les chiffres concernant l'importation ou l'exportation dépassent les 20% d'accroissement [HERNESNIEMI H., 1996]. Economiquement et politiquement fortement intégrée, cette aire est caractérisé par des rapports mutuels forts entre les pays. Le commerce extérieur est l'un des champs les plus remarquables de l'intégration régionale qui forme une source non négligeable de revenu et bien-être économique. Il est évident que le poids du commerce régional est d'importance différente suivant les pays (Cf. Tableau 48).

Tableau 48 : Le poids de la région de la mer Baltique dans le commerce extérieur des pays riverains en 1995 et 2000 (%)

	Exportations 1995	Importations 1995	Exportations 2000	Importations 2000
Danemark	45,2	46,3	44,2	46,0
Finlande	38,7	44,7	37,1	51,4
Allemagne	9,4	10,9	9,6	11,5
Norvège	31,4	43,8	25,4	43,5
Suède	34,5	42,6	32,6	43,0
Estonie	75,1	74,5	74,8	58,2
Lettonie	66,5	71,7	55,2	72,4
Lituanie	54,8	65,2	55,9	60,4
Pologne	52,8	42,2	47,6	41,2
Russie	17,6	26,2	23,9	20,3

Source : PAAS T., 2002.

Le rôle du commerce intrarégional est relativement marqué spécialement pour les trois Etats Baltes, en raison de leurs petites économies ouvertes. Plus de 50% des flux d'exportation et d'importation de ces états sont développés avec des pays riverains de la mer Baltique. Leurs principaux partenaires commerciaux sont l'Allemagne, la Suède et la Finlande. Par exemple, la région de la mer Baltique joue un rôle significatif dans le développement du commerce extérieur estonien, particulièrement en ce qui concerne les exportations estoniennes. En 1999, la part de la Baltique dans le volume estonien d'exportation était de 74 % et de 64 % pour les importations (Source : Département Lituanien des Statistiques). La Lettonie comptait par ailleurs pour 12% des exportations lituaniennes. Ces pays ont des traditions culturelles et historiques de développement des relations commerciales avec les autres Etats de la région. D'ailleurs, le commerce intrabaltique leur a servi de point de départ pour acquérir l'expérience et pour pénétrer dans les marchés internationaux. Le développement des relations commerciales dans la région a également été important pour l'accès dans l'union européenne et pour établir une base institutionnelle pour l'intégration. La croissance des relations commerciales entre les Pays Baltes et l'Union Européenne tend même parfois à faire diminuer la part relative du commerce intrabaltique (Cf. Tableau 48) alors que celui-ci augmente toujours en valeur absolue. Il convient de souligner également la réorientation radicale des flux commerciaux des trois républiques baltes : alors que les pays membres de l'Union européenne ne comptaient que pour moins de 5 % de leurs exportations en 1991, ils s'échelonnent entre 50 % pour la Lituanie et 78 % pour

l'Estonie dix années plus tard. L'évolution suit une même tendance en ce qui concerne les importations, même si cette dernière ressort moins marquée. En sens inverse, les économies baltes ont vu leur contribution au commerce extra-européen progresser significativement, même si celle-ci demeure aujourd'hui encore inférieure à 1 % du commerce extérieur de l'Union européenne [LOROT P., 2003].

Les échanges commerciaux et les processus de transition des pays riverains de la Baltique sont également influencés par le développement économique et politique de la Russie (Cf. Tableau 48). Cette influence est particulièrement évidente dans le cas balte. Ils ont conservé, voire préservé, des relations commerciales actives avec la Russie même si la part de cette dernière dans leurs exportations diminue rapidement après la crise russe en 1998. Par exemple, la part de la Russie dans l'exportation estonienne était 13,3 % en 1998, et seulement 6,8 % en 2000 (Source : Office Statistique Estonien). La répercussion de la crise russe en 1998 aux économies baltes s'est principalement manifestée par une baisse des exportations, une croissance économique ralentie et des positions budgétaires affaiblies. Les leçons de la crise russe ont été doubles pour la région de mer Baltique :

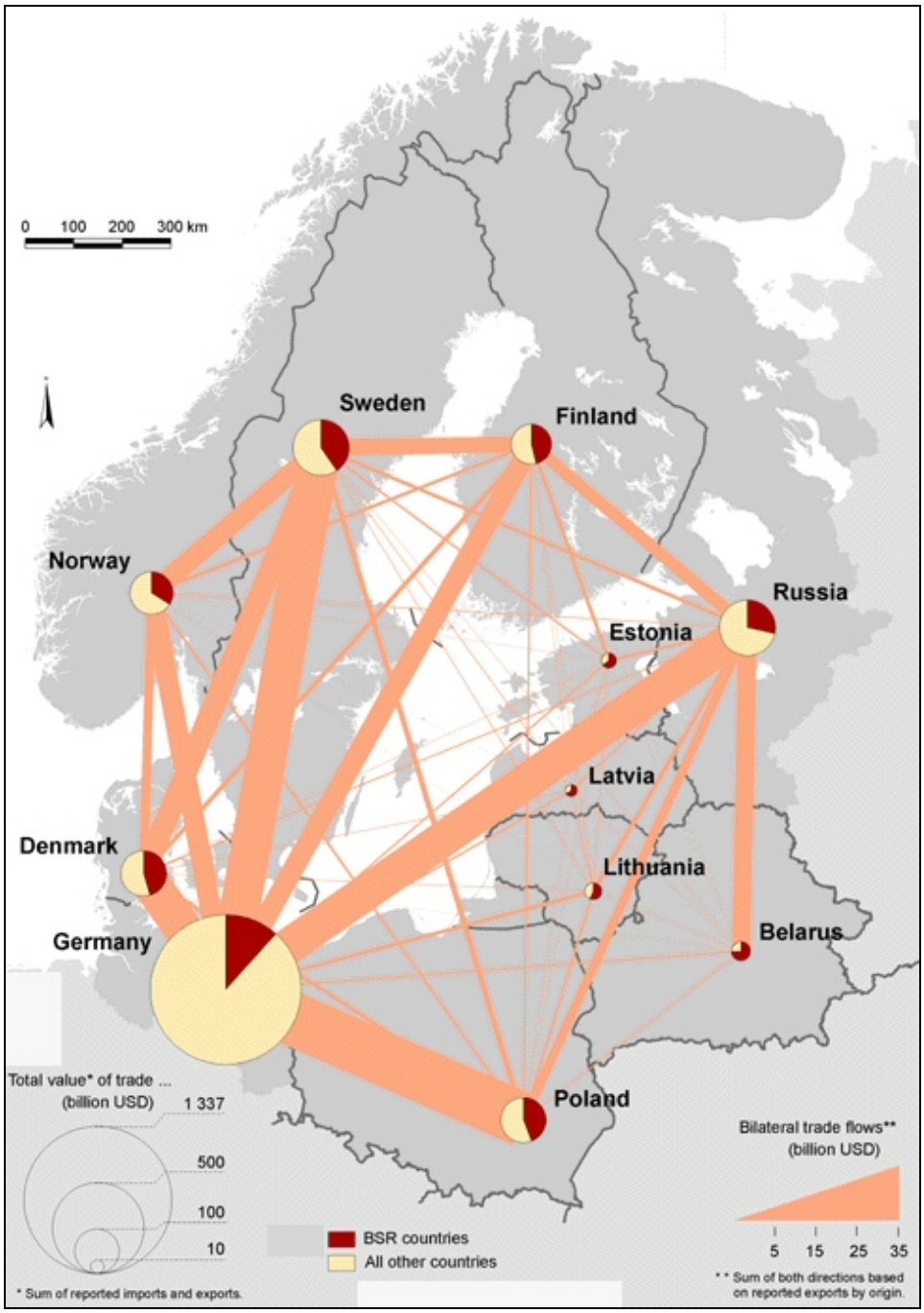
- Les Etats Baltes ont compris la nécessité de diversifier les risques et de développer plus activement la coopération économique et les relations commerciales avec d'autres pays de la région ;
- Les facteurs politiques soutenant les procédés d'élargissement européen et une intégration des économies en transition dans le système économique mondiale doivent renforcer les simples forces du marché.

L'Allemagne est devenue le partenaire commercial privilégié (Cf. Figure 65). Par exemple, 13 % des exportations de la Suède et de la Finlande en 1994 étaient destinés à l'Allemagne. Pour l'Estonie et la Lettonie le chiffre correspondant est de 7% et pour la Lituanie il était de 11%. Les états baltes étaient encore orientés vers le bloc soviétique en ce qui concerne les tendances d'échanges [MANNICHE J., 1998]. Aujourd'hui, l'Allemagne compte pour 9,3% dans les exportations estoniennes, 13,4 pour la Lettonie et 16,5 pour la Lituanie.

La structure des flux en Baltique en 2003 vient confirmer celle de 1998 (Cf. Figure 12). Elle tend à renforcer l'importance de l'Allemagne, même si les échanges intrabaltiques dans son commerce extérieur y tiennent la part la moins élevée de la région. La vocation transitaire de la Baltique orientale dégagée à partir des flux commerciaux de 1999 est confirmée en 2003, notamment en

raison de la masse des flux entre la Russie et l'Allemagne. Par ailleurs, l'homogénéité balte ressort par la part dominante de l'intrabaltique dans leur commerce extérieur.

Figure 65 : Les flux commerciaux intrabaltiques en 2003



Source : NORDREGIO, 2005.

Les investissements au coeur de l'espace économique baltique

Les investissements intrabaltiques sont, en plus des échanges commerciaux, de bons indicateurs des processus de resserrement des liens économiques entre les acteurs privés de la région. Une lecture globale des investissements directs étrangers en Baltique orientale fait ressortir que les scandinaves et les allemands sont les principaux investisseurs dans les Républiques baltes. [CORNETT A. P., 2002]. A l'exception du Danemark, seuls les Républiques baltes sont des lieux privilégiés d'investissement en provenance de la Baltique (Cf. Figure 66). Si cette situation peut en partie s'expliquer par l'ouverture récente de leurs économies et l'attrait exercé par ses nouveaux marchés, ils renforcent le sentiment d'un espace spécifique sur la rive orientale de la Baltique. Si l'expérience du terrain met en avant la présence d'investissements russes dans les Etats Baltes, nous ne pouvons malheureusement pas développer cette réflexion faute de données concernant les investissements directs étrangers. Les investissements touchent de nombreux secteurs des économies baltes, notamment ceux sujets à des privatisations massives comme l'énergie par exemple. Cependant, les activités maritimes ou portuaires sont également le cible des investisseurs. Nous avons pu voir que les suédois ou les danois avait acheté des compagnies, c'est aussi le cas d'entreprises portuaires. Il ressort ici que les investissements intrabaltes sont plus marqués que ceux intrabaltiques : par exemple, en 1997, 46 % des investissements estoniens étaient en direction de la Lettonie et 50% des investissements lituaniens avaient lieu en Estonie. S'agit-il ici d'un simple phénomène de voisinage ou de la manifestation d'une certaine communauté économique ?

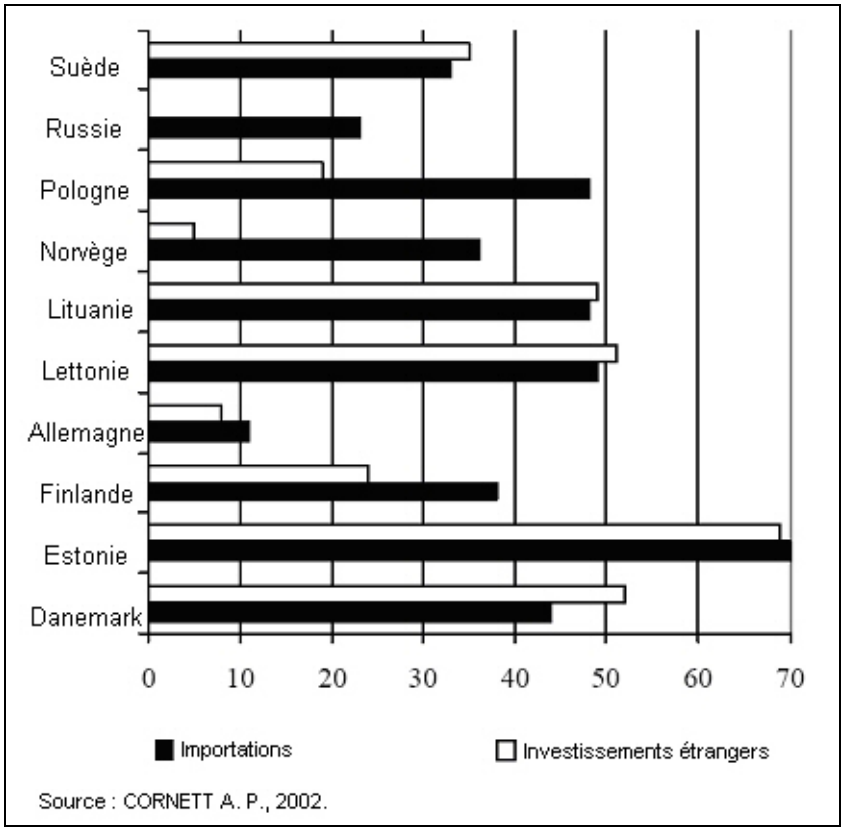
D'autre part, les investissements en Baltique orientale se concentrent sur les capitales et les villes portuaires en raison de la présence d'infrastructures et de services mais aussi le long du corridor créé par la Via Baltica, ce qui met en évidence le rôle des flux et des infrastructures de transport dans le développement économique et dans la structuration de l'espace balte. Les prises de participation dans le domaine maritime et portuaire ont déjà été évoquées et peuvent se synthétiser en deux points :

- Les investissements directs ont dans un premier temps été ceux de sociétés baltiques ou nordiques qui ont profité des privatisations.
- Désormais, la Baltique orientale est, comme nous avons déjà pu le voir, soumise aux logiques mondialistes du transport maritime. Des acteurs de diverses origines s'installent, directement ou indirectement, dans la rangée.

- Des investissements russes semblent persister malgré la volonté politique affichée de recentrage de l'activité portuaire sur le territoire national.

Il est évident que l'approche des investissements étrangers dans la rangée balte reste succincte même si elle permet d'affirmer que ceux-ci participent à la création d'une région baltique.

Figure 66 : Importations et investissements étrangers directs par pays ayant leur origine en Baltique en 1997



La relation entre le développement des transports maritimes et la croissance des échanges est complexe. Il est difficile d'établir un rapport de causalité dans un sens ou dans l'autre. En réalité, il y a un développement simultané [TERRASSIER N., 1997]. La configuration géographique de la région offre au transport maritime un avantage logistique sur les autres modes et l'impact des échanges intrabaltiques sur le développement de l'activité portuaire est non négligeable. A l'inverse, toute l'organisation portuaire et maritime régionale s'avère être un support bénéfique à l'accroissement des échanges internes à la région. Les ports baltes se trouvent ainsi au carrefour d'une double dynamique de croissance : celle de la région balte elle-

même, mais qui ne peut s'épanouir que dans un cadre plus large, régional voire européen. La réorganisation de la coopération régionale autour de la mer Baltique, avec l'augmentation consécutive du commerce intrabaltique depuis la fin de la Guerre froide, renforce aussi le rôle de « place centrale » de l'Europe médiane [DUSSOUY G., 2005].

3.2.1.2. La mise en relation de la rangée balte et des autres façades maritimes baltiques

Il y a quelques années, on estimait que les deux tiers du transport en mer Baltique étaient à vocation externe, alors que seulement un tiers de ce trafic était intrabaltique. Déjà en 1996, une étude de l'Institut de Recherche sur l'Economie Finlandaise affirmait, malgré des difficultés statistiques, que les échanges entre les pays de l'espace baltique avaient, depuis 1989, progressé à un rythme plus rapide que les échanges avec le reste du monde [HYZY V., 1996].

Un trafic croissant porté par les liaisons roulières

Le transport maritime a fortement porté le développement de ces échanges intrarégionaux. Des relations maritimes existent entre l'ensemble des ports de la région depuis le milieu des années 1990 (Cf. Tableau 49).

Tableau 49 : Trafics portuaires estimés par pays en 1997/1998 en pourcentage par pays

	Finlande**	**Russie***	**Estonie**	**Lettonie**	**Lituanie**
Finlande**		7%	11%	6%	1%
Russie*	3%		5%	8%	12%
Estonie	4%	4%		2%	3%
Lettonie	4%	14%	4%		9%
Lituanie	0%	6%	1%	3%	
Pologne	7%	8%	0%	1%	2%
Allemagne	17%	7%	6%	13%	11%
Danemark	4%	3%	3%	2%	3%
Suède	15%	8%	10%	9%	5%
TOTAL Baltique	59%	60%	41%	46%	47%
Hors Baltique	41%	40%	59%	54%	53%

Source : Baltic Maritime Outlook 2000.

*Seuls les ports de la Baltique sont pris en compte pour l'Allemagne et la Russie

**L'ensemble des ports finlandais est pris en compte.

Avec un minimum de 41% du trafic portuaire total en 1998 pour l'Estonie, les flux maritimes intrabaltiques s'affirment comme une composante majeure du trafic martime régional et comme un puissant facteur d'intégration régionale et européenne comme le démontre le poids de l'Allemagne.

Des particularismes substantiels peuvent être observées en ce qui concerne les marchandises générales. Alors que le commerce intercontinental s'effectue par l'intermédiaire de porte-conteneurs de plus en plus gros, le trafic conteneurisé entre la Baltique orientale (ceci est d'ailleurs vrai pour l'ensemble de la Baltique) et les autres façades portuaires est effectué par de petits navires feeders (Cf. Tableau 50).

En ce qui concerne le transport de matières premières et de produits en vrac tels le pétrole brut, les hydrocarbures, le minerai de fer, le charbon, les céréales et le sucre, il n'y a pas de différence entre le transport maritime mondial et le transport en mer Baltique, puisque tous deux utilisent des vraquiers et des pétroliers (Cf. Tableau 50). Mais, en Baltique, les navires sont plus petits en raison notamment des limitations imposées par les détroits danois. Parfois, les cargaisons des navires transocéaniques sont transbordées vers des vraquiers plus petits dans les ports de la mer du Nord.

Tableau 50 : Structure dominante du trafic maritime des ports de la Baltique orientale

	Cargaisons	**Navires**	**Organisation**
Trafic hors Baltique	Hydrocarbures / Vrac	Pétroliers et vraquiers	Tramping
	Marchandises diverses et produits manufacturés	Porte-conteneurs	Feedering
	Passagers	Paquebots	Croisiérisme
Trafic Baltique	Hydrocarbures / Vrac	Pétroliers et vraquiers de petite taille (dont fluviomaritimes)	Tramping
	Marchandises diverses et produits manufacturés	Services rouliers	Lignes ferries
	Passagers	Services rouliers	Lignes ferries

À l'échelle de la mer Baltique, le trafic roulier est prédominant grâce notamment à l'utilisation des ferries. Plus peut-être que l'approche purement quantitative, c'est sous l'angle de l'intégration régionale qu'il convient de l'aborder ici. D'où le dernier élément de la structure du transport maritime en Baltique qui est le trafic passager. Plus de 50 millions de passagers par an utilisent les lignes régulières tous les ans et constituent un élément fort dans la construction d'un espace et d'une identité baltique. La régularité et la pérennité des liaisons renforcent ce pouvoir structurant des échanges commerciaux régionaux par voie maritime. Le rôle des ferries et des rouliers dans ce développement des liaisons maritimes doit être précisé ici (Cf. Tableau 51). En 1998, 78% des navires opéraient un trafic pouvant être qualifié d'intrarégional. Précisons que le trafic intrarégional ne compte pas en volume pour 78% du total, chiffre qui atteignait 91% pour les ferries. En effet, les navires de plus fort tonnage sont ceux qui ont une provenance ou une destination hors baltique, c'est notamment le cas de la majorité des pétroliers.

Tableau 51 : Nombre et type de navires en Baltique selon leur région de provenance (première moitié 1998)

Type de navire	Baltique	Hors Baltique	Baltique	Hors Baltique
Vraquier	3 006	1 148	72%	28%
Roulier	6 959	1 776	80%	20%
Ferry	2 408	241	91%	9%
Total	58 798	16 442	78%	22%

Source : Baltic Maritime Outlook 2000.

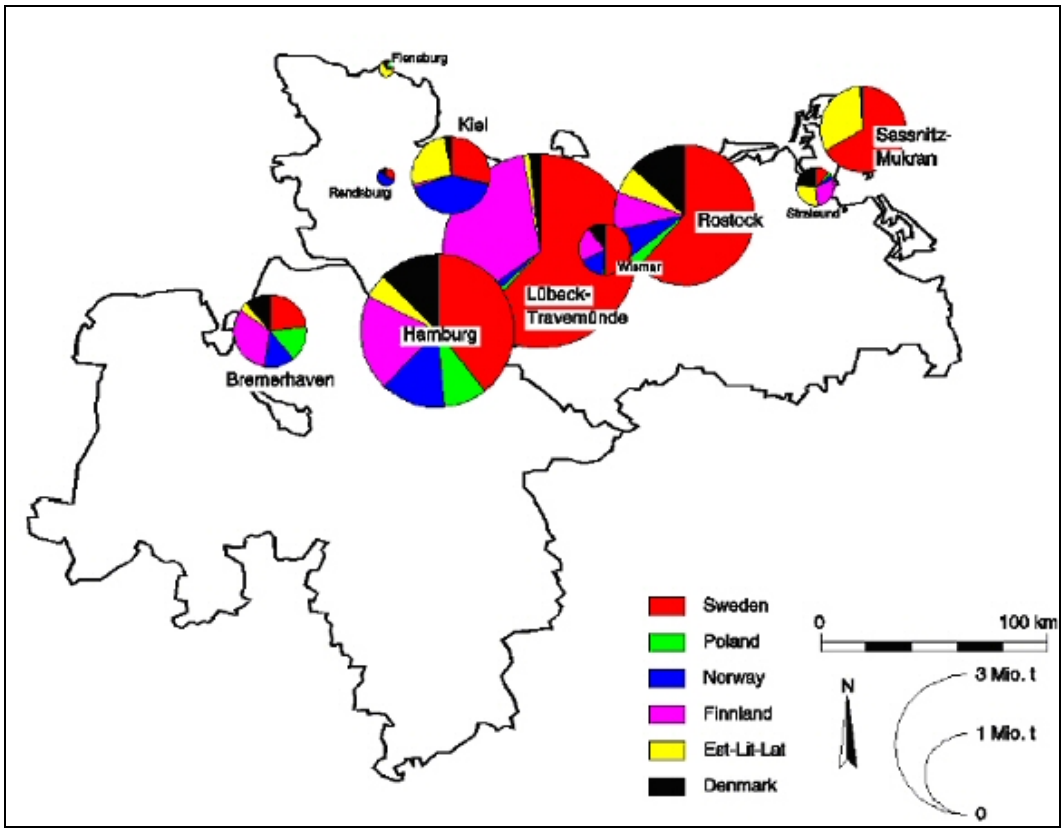
Les liaisons maritimes intrabaltiques sont majoritairement réalisées par des navires ro-ro ou par des ferries. Parler de réseau maritime roulier s'avère pertinent dans la région. Alors que le maillage de ce réseau est extrêmement dense dans les détroits danois et la Baltique du Sud, il a tendance à se relâcher en progressant vers les Golfes de Finlande ou de Botnie (Cf. Figure 69). Le rôle du roulier reste cependant important dans sa mise en relation des différentes façades. Ainsi, ne serait ce que pour les ferries, au départ de la Baltique orientale, pas moins de 20 destinations sont disponibles en Finlande, Suède, Danemark, Allemagne ou Pologne. D'anciennes routes maritimes sont revitalisées et de nouvelles ont vues le jour dans les dernières années insérant la mer Baltique dans la volonté européenne de développement du transport maritime à courte distance tout en renforçant cette spécificité régionale.

Les ports baltes se trouvent au carrefour d'une double dynamique de croissance : celle des pays Baltes et de la Russie, mais qui ne peut s'épanouir que dans le cadre d'une dynamique régionale plus large. Une approche plus détaillée des échanges commerciaux entre les Etats riverains de la mer Baltique impliquerait une étude des échanges par type de produits. Si ce n'est pas le lieu d'effectuer cette démarche et bien que nous ne disposions pas d'informations suffisantes pour la réaliser, nous pouvons à première vue constater qu'en volume la croissance des flux interrégionaux de marchandises diverses est plus rapide que celle des vracs [HYZY V., 1996].

Des liaisons maritimes développées profitant à l'Allemagne

Bien qu'incomplète puisque limitée aux premières années de transition et n'intégrant pas la Russie, la carte suivante (Cf. Figure 67) reflète l'importance de l'Allemagne dans l'organisation maritime de la Baltique.

Figure 67 : Exportations vers la Baltique par les ports allemands (moyenne de 1993 à 1997)



Source : CORDTS M., MAUDRICH E., 2000.

Si les principaux flux observés se situent entre la Suède et l'Allemagne (24,8 millions de tonnes en 1998 d'après l'administration maritime suédoise), les relations avec la Baltique orientale ne sont pas anodines et se sont appuyées dans les premières années de transition sur les lignes régulières héritées de l'époque soviétique. Notons que la part de la rangée balte dans les trafics portuaire allemands s'explique par le fait que la rive sud de la Baltique est l'aboutissement de plusieurs liens directs entre la Finlande et l'Allemagne (exportations et importations finlandaises, mais également trafic de transit vers la Russie) et entre les républiques Baltes et l'Allemagne. D'après l'administration maritime suédoise, la liaison entre l'Allemagne et la Lettonie était au huitième rang régional en 1998 avec 6,3 millions de tonnes. Depuis 1998, de nouvelles connections se développent désormais qui font des ports concernés essentiellement des ports de transbordement.

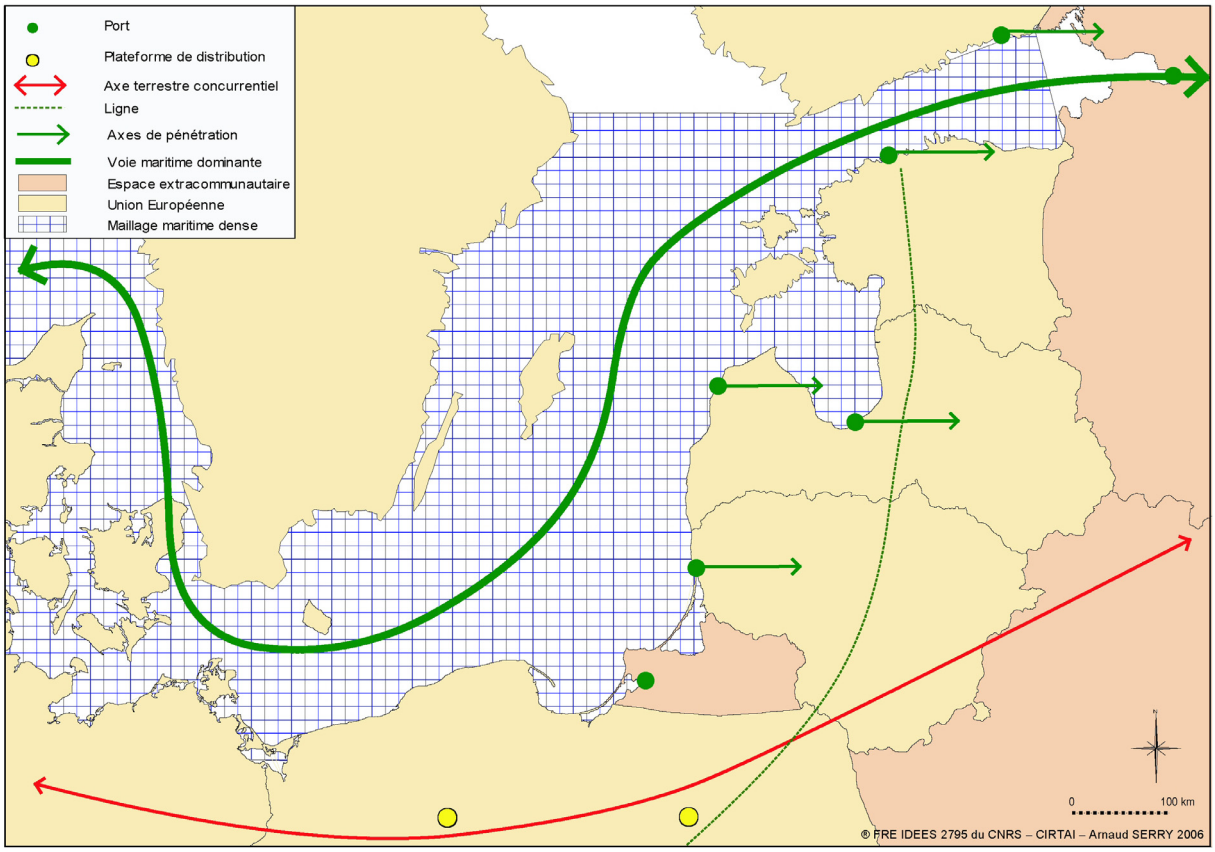
Les relations entre les ports baltes et les autres façades se concentrent sur la partie allemande de la Baltique méridionale et dans une moindre mesure vers les ports des détroits danois et le littoral suédois. Les relations maritimes intrabaltiques sont fortement développées et ont semble-t-il trois finalités principales :

- La première, déjà évoquée à maintes reprises, est issue de la géographie régionale spécifique et aboutit à la mise en relation par des services rouliers des différentes rives de la Baltique. L'importance des liaisons roulières s'affirme comme une des originalités essentielles de la Baltique qui contribue aux flux de personnes et de marchandises qui créent un espace baltique (Cf. Figure 69).
- La seconde rejoint l'omniprésence du feedering dans la région. Certains ports, majoritairement allemands, s'affirment comme des ports de transbordement entre la Baltique intérieure et l'océan mondial. D'autres, sur les routes maritimes de ces feeders sont de fait intégrés dans un réseau régional.
- La troisième, moins marquée mais de plus en plus présente, réside dans l'approvisionnement de toute la Baltique occidentale en matières premières russes, surtout en hydrocarbures.

Le maillage maritime en Baltique ne cesse de se resserrer, mettant de plus en plus de ports en relations entre eux et favorisant une intégration économique régionale (Cf. Figure 68). Difficile de dire quel sera ce degré d'intégration dans les années à venir et des auteurs comme Jesper

Manniche ne voient pas en l'espace baltique un bloc économique au potentiel aussi fort que la « banane bleue » [MANNICHE J., 1998]. Ceci illustre bien le principal problème actuel dans l'appréhension de la mer Baltique. Quelle échelle de lecture doit-on adopter ? La pertinence réside-t-elle dans une approche européenne, dans une approche baltique ou dans une approche plus ciblée, scandinave ou balte ? Apporter une réponse précise et universelle relève de l'utopie tant les situations divergent d'une discipline à l'autre.

Figure 68 : Schématisation de la circulation maritime en Baltique orientale



Dire de la Baltique qu'elle va devenir une région économique fortement intégrée apparaît erroné aux yeux de nombreux chercheurs. Par exemple, Karin Peschel s'appuie sur la proximité de la Pologne et de l'Allemagne avec un axe centre européen et sur les fortes relations de l'Allemagne avec ses voisins occidentaux pour pour relativiser l'intégration économique à l'échelle de la Baltique dans son intégralité [MANNICHE J., 1998]. Même si nous identifions un certain commerce entre le Danemark et la Lituanie, la Lettonie et la Suède, ou entre les trois Etats

Baltes et ou encore des échanges substantiels entre la Finlande et l'Estonie, cela est-il vraiment synonyme d'intégration de la région dans l'ensemble ? La reconnexion des deux rives passe, en même temps que le développement des liens maritimes, par la mise en place d'un réseau de transport efficace et cohérent. Il s'agit à la fois d'organiser une autoroute maritime de la Baltique pour favoriser la coordination des échanges, et d'autre part de reconnecter les Etats baltes à l'Europe centrale par des axes terrestres forts.

Les mises en relation entre les différentes façades de la Baltique sont nombreuses, qu'elles prennent la forme de flux de capitaux ou commerciaux, ou de lignes maritimes régulières. Elles témoignent par ailleurs de la diversité de ces façades et de la relative hétérogénéité de la région baltique, même atténuée depuis le début des années 1990. A l'opposé, se dégage la cohésion du monde portuaire balte, son organisation et son fonctionnement particuliers, ainsi qu'une unité issue de sa mise en réseau avec les autres rives de la mer Baltique

3.2.1.3. La façade balte, caractères structurels et structurants

La définition, ou non, d'un espace balte des transports rejoint des notions telles la problématique des effets structurants ou la systémique. La question des effets structurants a d'abord été posée dans une logique d'aménagement du territoire trop limitée ici : la réalisation de nouvelles infrastructures est-elle à même de susciter ou d'accélérer le développement économique dans les régions concernées ? [BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D., 1995]. Notre approche ne se limite pas ici aux infrastructures puisque les pouvoirs structurants des flux de circulation sont également pris en compte. La structuration de la façade maritime et celle de l'espace se fait par les infrastructures (qui sont le support), par les flux (qui sont la manifestation) et par les échanges et l'activité économique, qui en sont le fondement.

S'il est bien certain qu'il existe un lien entre l'apparition de nouvelles infrastructures de transport et le développement économique, il s'agit d'une relation complexe qui articule l'ensemble du système de transport (et non la seule infrastructure) au territoire desservi, c'est-à-dire à l'espace dans lequel les hommes vivent et agissent, à l'espace qu'il s'approprient et dans lequel ils construisent leur mode de vie. Se poser la question des effets structurants des infrastructures de transport revient en définitive à s'interroger sur les transformations qui ne manqueront pas d'apparaître dans un territoire lorsque les conditions de transport qui le

caractérisent sont modifiées. Dans ce cadre, la structure de la façade balte autorise-t-elle à la considérer comme un système portuaire ? Le poids de cette même façade dans les économies régionales ou dans l'intégration autour de la Baltique est-il une affirmation de son pouvoir structurant ?

De l'existence d'un système portuaire

L'évolution du transport maritime et la distribution des fonctions portuaires sont devenues de plus en plus spécialisées et complexes ce qui nous pousse à parler de systèmes portuaires, parfois à titre abusif d'ailleurs. Au sens strict, un système est un ensemble organisé de variables et d'interactions entre les éléments. s Un système est dit ouvert quand il échange de l'énergie avec son environnement, c'est le cas de tous les systèmes géographiques. Tout système ne fonctionne que parce qu'il entretient avec l'extérieur un certain nombre d'échanges. En terme systémique, l'environnement désigne ce milieu dans lequel le système évolue et avec lequel il entretient des échanges [BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D., 1995]. La géographie a ainsi parlé de systèmes agraires, urbains et a pu s'intéresser aux systèmes économiques ou aux systèmes de transports. L'activité de transport est un service à fonction géographique inscrite dans un certain territoire et impliquant une dynamique de relations. Il s'agit d'un système dans lequel les acteurs sont nombreux, les enjeux importants dans le contexte d'une dialectique de complémentarité et de concurrence où les choix stratégiques sont lourds de conséquences. Les transports maritimes qui s'insèrent dans les filières de transport et dans les dessertes des arrière-pays portuaires par le jeu des modes de transport terrestre ont une spécificité propre. Leur rôle est considérable du fait de la massivité des flux, de leur valeur, et de l'intensité capitalistique que requiert, plus encore que les autres modes, leur mise en place [MARCADON J., AUPHAN E., BARRE A., CHESNAIS M., 1997].

Nous pouvons avancer l'hypothèse que la façade balte est un système portuaire spécifique, c'est-à-dire un ensemble organisé d'éléments et d'interactions entre les éléments. Il reste à en définir les contours, sa structure, c'est-à-dire son organisation interne, qui seuls permettront d'en connaître et d'en comprendre le mode de fonctionnement et les finalités. Tout au long de cette étude, nous avons pu nous rendre compte des spécificités du monde portuaire balte, de ses spécificités actuelles et de ses possibles changements. Le système portuaire balte s'apparente à un système spatial qui peut être défini comme une entité organisée qui évolue dans

un environnement en fonction des interactions entre un groupe social et son territoire. L'élément intégrateur du système repose sur le caractère commun du trafic maritime partagé par les ports (les éléments) alors que les variables sont les flux qui englobent des aspects qualitatifs (quelles marchandises), quantitatifs (quels tonnages) mais aussi les avant et arrière-pays (origine et destination des flux). L'organisation portuaire balte, son évolution et les perspectives qu'il laisse entrevoir, correspondent à cette idée d'union en un tout organisé, surtout que tout système géographique est ouvert.

Une présentation des activités de transport, organisées en un système de transport n'est pas une commodité de langage, mais elle est applicable à l'espace balte :

- Les acteurs de l'activité portuaire balte sont nombreux puisque aux acteurs publics, aujourd'hui encore majoritaires, viennent se greffer de plus en plus d'acteurs privés. Ils constituent cependant un groupe social spécifique.
- Les enjeux sont importants, soit pour les ports eux-mêmes, soit pour certains Etats comme la Russie, soit pour des entreprises privées. Dans des Etats pour lesquels l'activité maritime compte pour près de 30% de la production de richesse, l'importance du monde portuaire n'est pas à minimiser. Les choix stratégiques effectués au temps de l'Union Soviétique sont aujourd'hui lourds de conséquences pour la Russie et les choix actuels des acteurs portuaires baltes vont conditionner l'ensemble du développement des échanges dans la région. Dès lors, l'appropriation de la rangée par un groupe d'acteurs du transport lui confère un aspect territorial dépassant le cadre du simple espace organisé.
- On retrouve, au sein du monde portuaire balte, la complémentarité et la concurrence. En raison de la spécialisation portuaire dans la région, les ports sont complémentaires alors qu'en même temps ils sont concurrents, dans le domaine du transport par conteneurs par exemple.
- L'organisation des modes de transport terrestres a fortement conditionné l'évolution du commerce maritime dans l'espace balte. Leur orientation et répartition modale en faveur du rail spécifiques ont influé sur le développement de la rangée et la singularise encore au regard d'autres façades maritimes.

Certains objecteront qu'il est difficile de parler de système alors que certains ports sont désormais dans l'Union Européenne et que d'autres en restent exclus. Dans ce cadre la question de la finalité du système se pose. On peut émettre l'hypothèse qu'une des finalités est de

satisfaire aux besoins de flux d'origine ou de destination la Russie et les états post-soviétiques. Toutefois, la logique russe semble d'obtenir un coût de passage minimum de la marchandise alors que celle des baltes attend de ses ports une contribution parfois importante au développement du pays ou de la région. La définition des limites du système est sous-jacente à cette remarque. Quels ports en font partie ? Les ports finlandais n'appartiennent t-ils pas plutôt à un système portuaire nationale, tout comme les ports russes, tandis que ceux des pays baltes semblent plus aptes à s'intégrer dans un système commun ? Les systèmes naissent, vivent et meurent. Il existe des systèmes portuaires matures et certains en construction, voire embryonnaires [VALLEGA A., 1986]. Le système portuaire balte semble, de fait, plutôt dans une phase de croissance que de maturité. S'il est vrai que pour ces différentes raisons, les échanges entre le système avec son environnement peuvent différer entre quelques éléments, il n'en est pas moins exact que la nature et la vocation de ces échanges restent similaires. D'ailleurs cette particularité est l'une de celle qui permet de distinguer le système balte d'autres systèmes portuaires tels la rangée nord européenne.

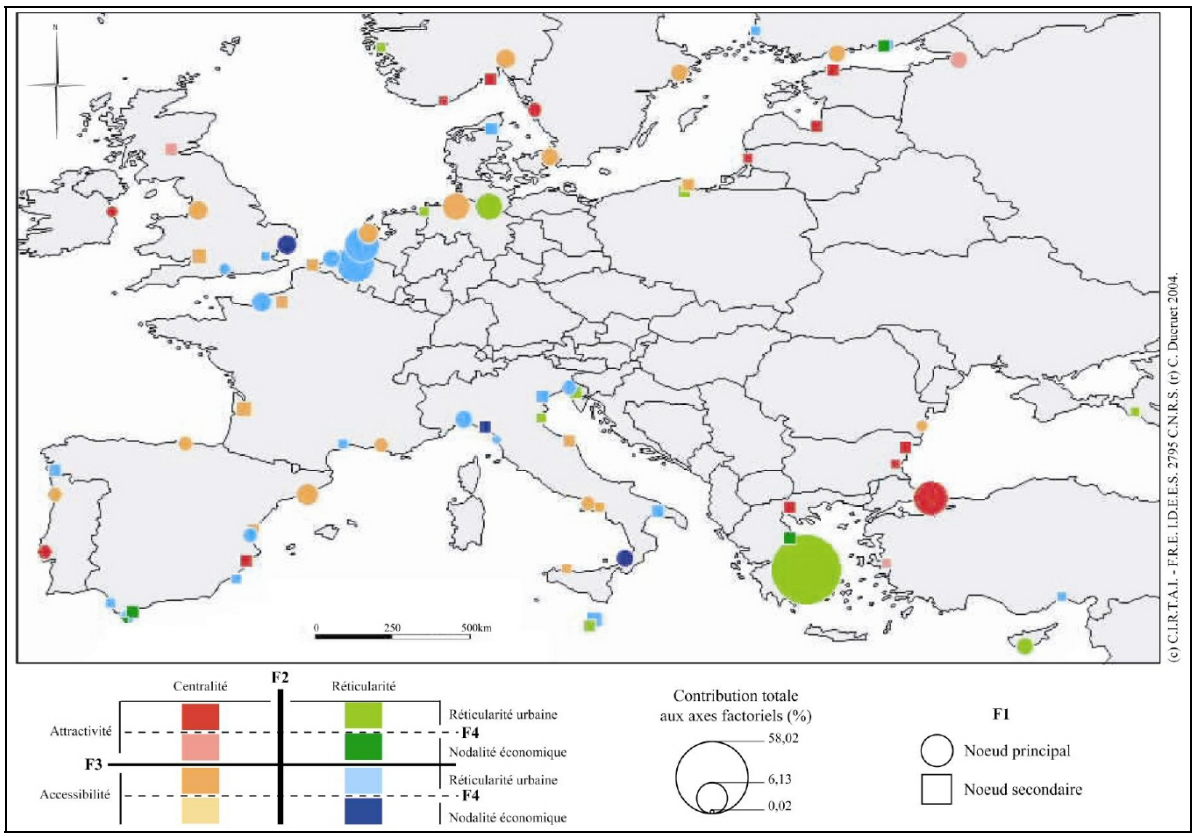
Parmi les hypothèses de départ, figurait celle de l'arrière-pays commun des ports de la Baltique orientale, arrière-pays symbolisé par l'omniprésence du transit russe dans les trafics de tous les ports de la rangée. L'hypothèse de départ semble quelque peu altérée, elle constituait cependant et constitue toujours un filtre pertinent d'appréhension de ces ports particuliers parmi la multitude que compte la mer Baltique. D'ailleurs, comme le montre A. KUNTH, alors que l'Europe de l'Ouest connaît une relative stabilité en termes de circulation des flux, plutôt axés nord-sud, en Europe de l'Est l'orientation est-ouest a perduré depuis la chute du Mur. En revanche, le sens des flux a, lui, changé: que ce soit en termes de flux de voyageurs ou de marchandises, le sens est-ouest avec l'UE s'est substitué au sens ouest-est avec l'URSS de la période socialiste. Dans ce cadre, le système portuaire balte assure des échanges intenses avec d'autres systèmes portuaires dont le principal est celui du Nothern-Range. Ce qui se dégage en fait ici c'est l'emboîtement des différents systèmes portuaires concernés. Nous avons affaire à des systèmes emboîtés selon des modalités qui diffèrent en fonction de l'appartenance ou non de ceux-ci à l'espace baltique. Par son originalité, le système portuaire balte caractérise un espace tout aussi original. Le transport maritime apparaît donc comme un des éléments qui tout à la fois accompagne et permet les grandes mutations de l'espace balte.

Des interactions entre les transports et la structuration de l'espace balte

D'un point de vue général, les ports occupent des emplacements rares, irremplaçables, à la frontière maritime du pays. Leur existence affecte l'environnement, le régime des côtes, le paysage et son esthétique, les réseaux de communication, et le bien être des populations locales qui leur sont, depuis longtemps, fortement attachées. Ils jouent un rôle sociologique important et ont de substantiels effets externes [GROSDIDIER DE MATONS J., 1999]. Le transport maritime favorise les regroupements urbains forts et les réseaux de villes. Ne sommes-nous pas, d'ailleurs, en présence d'un objet d'étude qui est issu d'un des plus anciens et des plus développés réseaux de villes, la Hanse en l'occurrence ? Le système maritime de transport va jouer un rôle spécifique dans la région baltique pour répondre à la demande de transport et pour capter du trafic routier. Les ports baltes apparaissent comme de places centrales, c'est-à-dire desservant et exerçant leur influence sur l'espace environnant par attractivité plus que par accessibilité. Surtout Saint-Pétersbourg s'affirme comme un nœud principal qui, tout en offrant un profil similaire montre une capacité d'interconnexion plus forte (Cf. Figure 69). Cette constatation consolide la pertinence de la définition de Saint-Pétersbourg comme capitale balte, du moins portuaire balte. Notons que cette carte renforce l'opportunité de la comparaison entre Baltique et mer Noire, puisque dans ces deux régions les ports sont fortement marqués par leur centralité.

En tant qu'interface entre les différents modes de transport et comme synapse entre les systèmes de transports européens et russo-balte, les ports baltes jouent un rôle clef dans les économies locales. Au-delà des répercussions traditionnelles directes comme la localisation d'industries de proximité (papeterie à Klaipeda, raffinage ailleurs), les ports de la rangée se définissent non seulement comme des nœuds au sein des réseaux de transport mais également comme des nœuds économiques et urbains. La structuration de l'espace balte est étroitement liés aux ports de la façade, d'autant plus que nombre d'entre eux sont des villes portuaires et des capitales régionales ou nationales. Au delà de ce cas de figure particulier, ils apparaissent comme de éléments centraux de l'organisation, planifiée ou non, de l'espace en Baltique orientale. Par exemple, la création et le développement rapide de zones économiques libres à proximité de la majorité des ports éclaire cette relation étroite entre flux de marchandises ou de personnes, développement portuaire et structuration spatiale.

Figure 69 : Typologie des villes-ports européennes en 2000



Source : DUCRUET C., 2004.

Dans la région, toutes les formes de transport maritime créent ou entretiennent des liens entre activités portuaires et activités économiques ou sociales, entre les ports et les aires urbaines. Cependant, les flux de marchandise à forte valeur ajoutée ou le trafic passager possède un pouvoir structurant plus important que celui des flux de cargaison à faible valeur ajoutée. Si les hydrocarbures constituent, en volume, l'élément majeur du trafic maritime en mer Baltique et pèsent, par conséquent, de tout leur poids dans le développement des infrastructures portuaires et dans l'établissement des rangs portuaires dans la région, il semble pertinent de se poser la question de savoir si leur rôle est tout autant important dans la structuration de l'espace balte. En effet, étant donné l'organisation contemporaine du transport, le transport par lignes régulières joue un rôle plus important dans la construction des espaces ou des territoires que le transport à la demande auquel est soumis le trafic pétrolier. D'autre part, en terme d'infrastructure et de leur pouvoir structurant, il est certain qu'une conduite a moins d'impact sur les sociétés et les espaces qu'elle traverse qu'une autoroute ou un une plateforme multimodale. Par contre, le cas du pétrole

intervient dans cet espace balte par le jeu des acteurs : les compagnies pétrolières russes (acteurs privés) font des choix parfois bien différents des politiques établies au niveau gouvernemental (acteurs publics).
A l'autre extrémité, les liaisons ferries se positionnent comme des corridors prolongeant les principaux réseaux terrestres et reliant les centres économiques et urbains. Ils illustrent clairement les imbrications entre structuration de l'espace et activité ou infrastructure de transport : de tels corridors offrant des services rapides et fréquents ont toutes les chances de favoriser le développement d'activités et de services qui ont pour conséquence de renforcer et de promouvoir le transport maritime. Dans cette optique, les nœuds que constituent les villes portuaires baltes ont été considérés comme des éléments stratégiques dans le développement des réseaux européens de transport et dans la construction de l'espace balte des transports. Dans le cas de Klaipeda, l'activité portuaire débouche localement et régionalement sur le développement d'activités liées à la logistique par exemple. Une réflexion plus poussée nous permet même d'affirmer qu'il existe une différentiation qualitative de ces arrière-pays. L'acheminement du pétrole entre les zones de production et les infrastructures portuaires par oléoduc sur de longues distances du pétrole ne participent pas au développement des espaces traversés. Nous pouvons même nous poser la question de l'apparition d'un effet tunnel des transports dans ces espaces. Alors que la création d'infrastructures de transport est souvent perçue comme un moyen de développer les espaces traversés, celles-ci aboutissent parfois à un résultat inverse, c'est-à-dire que ces espaces ne profitent pas et ne deviennent qu'un ensemble circulatoire.

Parler d'espace balte des transports peut paraître abusif bien que la façade orientale de la Baltique présente une certaine homogénéité en matière de transport, surtout maritime. Sa participation à l'espace baltique des transports ne fait par contre aucun doute. Comme le déclare Violette HYZY, la nouvelle donne portuaire balte s'établit à un niveau macro-spatial qui comporte essentiellement trois dimensions : la façade baltique orientale, l'espace baltique et l'Union Européenne [HYZY V., 1996]. C'est bien par cette imbrication des niveaux, quelques soient les domaines que se dégage l'une des caractéristiques majeures de l'espace balte : sa définition passe souvent par son positionnement vis-à-vis d'autres ensembles dont il se singularise par des caractères propres plus ou moins marqués. La géographie régionale a depuis toujours accordé une large place aux facteurs économiques pour expliquer l'organisation des

espaces [CLAVAL P., 1995]. Ces seuls facteurs, pourtant indispensables, ne suffisent pas à confirmer ou à infirmer l'existence d'une région. D'autres causes engendrent une différenciation spatiale. Il convient donc de se tourner également vers des aspects plus politiques ou culturels. Peut-il, par exemple, exister une région sans prise de conscience d'une identité régionale commune qui fait naître des réactions, des stratégies et des actions communes ?

3.2.2. La coopération en mer Baltique, les chemins d'une régionalisation

Pour la première fois depuis très longtemps, la mer Baltique n'est plus au cœur d'une région de tumulte et de conflits. Ces dernières années, elle est, au contraire, devenue un trait d'union entre les pays qui l'entourent, ouvrant ainsi des perspectives et des possibilités nouvelles. La région de la mer Baltique est l'une des régions les plus dynamiques en Europe. La coopération régionale a un rôle important à jouer pour contribuer à son développement. Elle s'effectue à trois principaux échelons : la coopération entre les trois Pays baltes, la coopération entre Pays baltes et Pays nordiques, ainsi que la coopération entre les pays de la région de la mer Baltique et la Commission européenne. Les changements politiques survenus en Europe et les intérêts communs aux États riverains de la Baltique ouvrent des perspectives pour une coopération plus large et plus intense dans l'espace baltique. En peu de temps, cet espace s'est recouvert d'une riche toile de coopération. Depuis 1992, en effet, une multitude d'organismes a vu le jour dans la région. On estime aujourd'hui à plus de 70 le nombre de réseaux coopératifs existant dans et autour de la région. Pour certains il s'agit même d'une région saturée par les organisations internationales. Précisons, qu'il ne s'agit en aucun cas dans ce chapitre de réaliser un inventaire des organes de coopération en Baltique et de leurs réalisations. L'objectif est de montrer en quoi cette coopération participe à la formation d'un espace avec, en plus, l'apparition de l'idée d'appropriation de cet espace notamment en matière d'environnement, de développement durable ou de réseau de transport.

3.2.2.1. Les transports, un axe majeur de coopération

L'intégration économique accrue qui se profile dans la région exige des réseaux d'infrastructures et de transports qui soient placés sous le signe de la durabilité, présentent une

capacité élevée et se caractérisent par leur efficacité, que ce soit pour relier les régions de la zone avec les marchés européens, servir de support au commerce et aux relations de l'UE avec la Fédération de Russie et la Biélorussie ou tirer parti des potentialités que possèdent les différents secteurs de l'aire baltique de servir de voies commerciales intercontinentales d'envergure mondiale. La coopération entre les ports n'est pas un produit instantané mais peut se manifester par des services communs, une projection commune sur les marchés, une stratégie concertée vis à vis du marché des transports ou une planification concertée des structures [VALLEGA A., 1986]. La mer Baltique apparaît comme un « aiguillage à navires » géant grâce auquel tous les ports pourraient être reliés à tous les autres ports. Le trafic de ferry/roulier propose en effet un réseau stable au travers de relations fixes, qui créent un environnement équilibré et prévisible pour les chargeurs. Développer et maintenir ces liens maritimes implique une indispensable coopération transnationale. Pour organiser correctement les impacts trans-sectoriels, il semble sage de développer des outils intégrés d'aménagement à différents niveaux, afin de faciliter l'identification de ces effets et équilibrer les intérêts. En Baltique, la coopération en matière de transport revêt une dimension multiscalaire, allant des relations internationales à des projets portuaires communs.

La multiplicité des coopérations institutionnelles

Parler d'enchevêtrement des programmes et des organismes de coopération s'impose ici. Ainsi, l'intervention européenne revêt ici une importance considérable qui a débuté avec les divers fonds d'aide à la transition et qui aboutit à la mise en œuvre de regroupements régionaux. Au niveau régional, plusieurs conférences des ministres du transport ont eu lieu. Un protocole d'accord d'échange d'informations sur les problèmes portuaires a été signé entre les dix pays encadrant la mer Baltique et la Commission européenne en 1996. Un accord sur la coopération sur le transport par voie d'eau a suivi en 1997 et un comité de coordination commun se réunit maintenant régulièrement pour reconduire ce processus.

Les projets *SebTrans* (South East Baltic Future Transport Pattern) et *SebTrans Link* (South East Baltic Future Transport Link) illustrent l'implication européenne croissante dans la coopération en mer Baltique. Ces projets regroupant des entités territoriales suédoises, lituaniennes, polonaises et russes visent à promouvoir l'usage de certains corridors de transport afin de supporter un développement économique durable et une progression sociale (Source : SebTrans).

En pratique, ils suivent les principaux objectifs européens en matière de transport et dépendent financièrement des fonds liés au programme Interreg 2c et 3b, ainsi que des programmes PHARE et TACIS. Le projet *SebTrans* présente de plus un intérêt complémentaire puisqu'il englobe le pouvoir structurant des activités de transport. Cette coopération a ainsi pour but de transformer les axes de transport régionaux en zones de développement transnational, corroborant ainsi l'idée que dans l'espace balte les flux peuvent être de puissants moteurs de la structuration régionale. Elle englobe parallèlement une vision paneuropéenne des transports en intégrant des corridors reliant la Baltique à la mer Noire ou à Moscou (Cf. Figure 70). Notons par ailleurs que ce projet semble intégrer la différentiation des arrière-pays portuaires évoquée dans les pages précédentes puisque le corridor passant par Riga est orienté vers la Russie alors que celui passant via Klaipeda se dirige vers la Biélorussie et l'Ukraine.

Figure 70 : Corridors associés au projet *SebTrans*



Source : LÖFBERG O., 2005.

Parallèlement se développe en Europe une coopération régionalisée dans de nombreux domaines. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CPMR) est une commission indépendante des institutions communautaires qui regroupe des régions de tous les Etats membres dans des commissions géographiques favorisant ainsi la coopération par bassin maritime. Pour devenir membre, une région doit en faire la demande et répondre à certains critères dont le principal est « estimer faire partie d'une périphérie maritime de l'Europe » ou estiment « faire partie de la périphérie de l'Europe »[43]. Cette démarche volontariste explique d'une part l'absence de régions à priori concernées par les préoccupations de la CPMR et, d'autre part, la présence en son sein comme la région polonaise de Podlaskie.

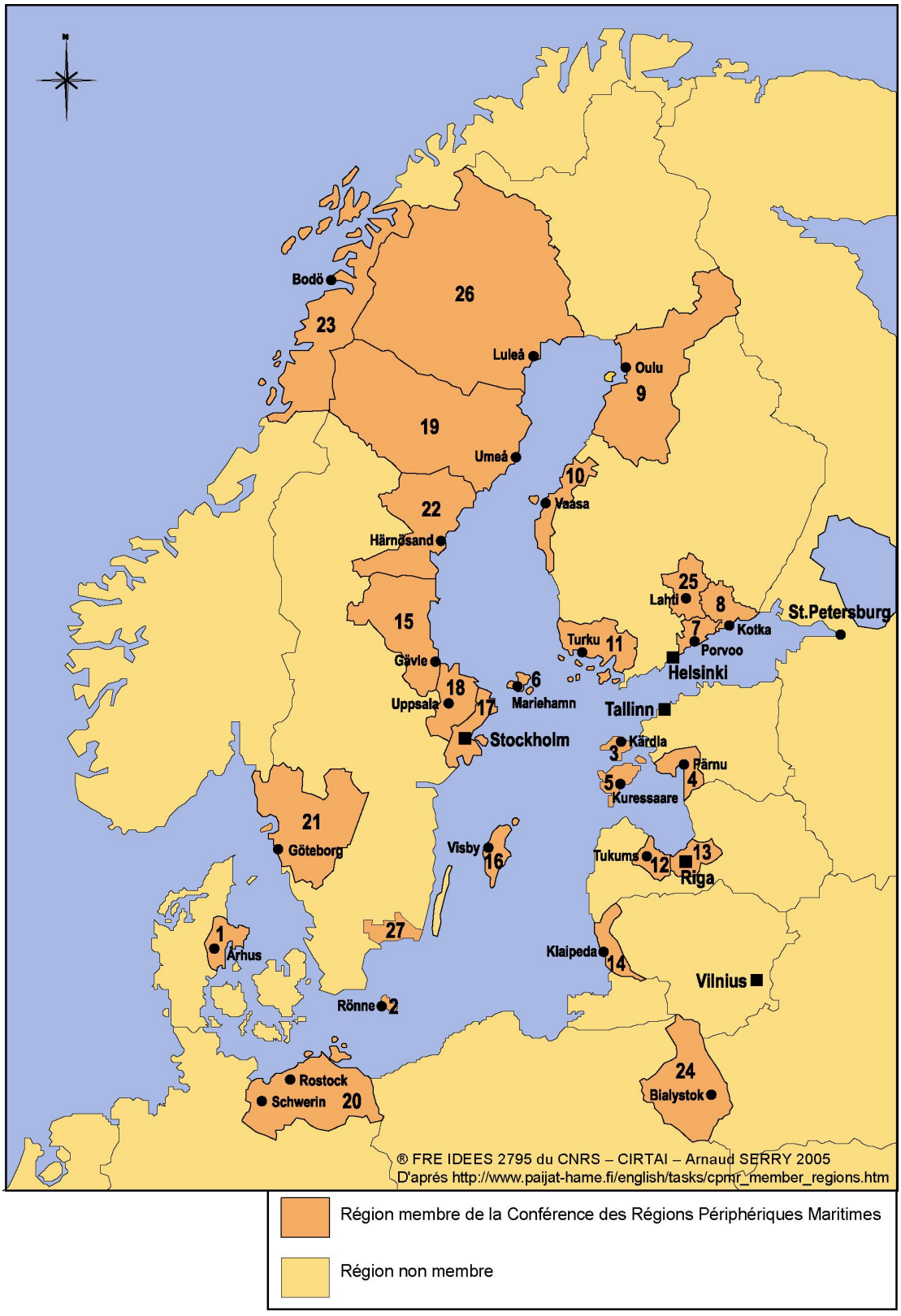
La CPMR est au service de ses régions membres. Pour elles, elle s'emploie à réduire la périphéricité, promouvoir la maritimité et valoriser la proximité. La commission mer Baltique regroupe 27 régions de l'espace baltique (Cf. Figure 71). Notons qu'une commission de la CPMR axée sur les Balkans et la mer Noire existe aussi. Elle compte moins de membres, et ses actions moins poussées marquent par contre le décalage entre l'intégration régionale balte et celle de la mer Noire.

La figure 71 illustre par ailleurs les différences de perception qui cohabitent sur les rives orientales de la Baltique. Alors que des régions baltes se définissent comme des périphéries de l'Europe comme celle de Klaipeda, de Riga ou la Pärnumaa, d'autres n'ont pas cette vision. Nous sommes au cœur de la problématique régionale. Si un espace particulier existe, quelles sont ses caractéristiques ? La baltique orientale est elle aux marges de l'Europe, périphérie, voire nouveau centre ?

Depuis 2004, un groupe de travail dédié au transport contribue à favoriser le développement des activités de transport dans la région, notamment le cabotage maritime, tout en misant sur le développement durable et l'intégration des réseaux régionaux dans les réseaux transeuropéens (source : CPMR, Commission mer Baltique, Groupe de travail Transport). La réalisation de ces priorités a d'ailleurs donné naissance à un nouveau projet de coopération en 2005 relatif à l'intermodalité et l'interopérabilité en mer Baltique (*Interbaltic*). Qu'elle se traduise par une action directe ou par des aides au projets régionaux, l'Europe est donc bien présente dans une coopération régionale déjà fortement dispersée malgré des objectifs très souvent semblables.

[43] La charte de la CPMR en définit les principes et fonctionnements : http://www.crpm.org/pub/fixes/14_fr-charte_revisee_-09.03-_st_malo.pdf.

Figure 71 : Régions membres de la commission mer Baltique de la CPMR



Directement issu de la coopération transnationale, le programme « Baltique 2010 : vision prospective et stratégies » prévoit la réalisation d'un anneau baltique des transports et des télécommunications, pour renforce l'intermodalité à l'intérieur de la région et ses connexions avec le reste de l'Europe.

Au niveau inférieur, la Coopération Subrégionale des Etats de la Mer Baltique (BSSSC) est un réseau politique entre les entités décentralisées de la région. Fondé en 1993, il regroupe principalement des régions. L'une des principales priorités du réseau concerne les transports, les infrastructures et les communications : développement et jonctions autoroutières, ouverture de nouveaux points de passages frontaliers, renforcement des infrastructures portuaires par exemple [RUBY LARSEN M., 2000].

Divers réseaux régionaux ont été créés, y compris l'Organisation de Ports de Baltique (BPO) ou l'Union des Villes de la Baltique (UBC). L'Organisation des Ports de la Baltique, créée en 1991 à Copenhague, est l'organe de coopération maritime et portuaire le plus connu de la région. Son principal objectif est de renforcer la compétitivité du transport maritime en mer Baltique. Elle a pour cela plusieurs axes d'actions prioritaires :

- accroître l'efficacité portuaire ;
- aider au marketing portuaire et logistique régional ;
- favoriser la connexion entre les ports et les autres modes de transport ;
- promouvoir la coopération entre opérateurs et utilisateurs portuaires ;
- aider au développement des nouvelles technologies dans le secteur portuaire ;
- veiller au respect de l'environnement.
- Tous les principaux ports régionaux sont membres de l'Organisation des Ports de la Baltique. Il est néanmoins difficile de tirer un bilan des actions de l'Organisation des Ports de la Baltique. Il semble que son principal atout est d'être une vitrine et un centralisateur d'informations pour le monde portuaire baltique. En fait, depuis quelques années, les projets de coopération relative au transport se multiplient à tous les niveaux en mer Baltique. Certains se contredisent, beaucoup se superposent ce qui complique souvent leur lisibilité.

Les prémices d'une coopération portuaire effective

Au delà des projets institutionnels, se développent désormais des coopérations que nous pouvons qualifier d'opérationnelles. Le meilleur exemple en est le projet *2K*. Ce projet, porté par

les ports de Kaliningrad et de Klaipeda, a pour objectif de favoriser l'accroissement des trafics portuaires des deux ports de l'extrémité sud de la rangée balte. A cette fin plusieurs actions prioritaires sont dégagées :

- Concilier les politiques portuaires en fonction des compétences et harmoniser les tarifs afin de répartir de manière optimale les flux entre les deux ports en fonction de leur spécialisation ;
- Accroître la qualité des services portuaire et des activités de transport induites, notamment en modernisant et en développant les infrastructures ;
- Simplifier les formalités aux frontières afin d'y réduire les temps de franchissement ;
- Garantir la sécurité maritime et ferroviaire et les activités de secours en mer ;
- Développer l'accessibilité par rail et route entre les deux régions ;
- Instaurer des conditions favorables au développement du transport combiné à partir des ports de Klaipeda et Kaliningrad ;
- Participer à la protection environnementale en mer Baltique.

Le projet a vu le jour en mai 2001, avec la fondation de son comité de pilotage. Il marque un retournement dans l'organisation portuaire balte puisqu'il veut que Klaipeda et Kaliningrad agissent en partenariat et plus en concurrence ce qui est le cas depuis le début des années 1990. De fait, cette coopération a eu du mal à se mettre en place et la croissance rapide observée dans les deux ports jusqu'en 2003 ne peut lui être imputée. D'ailleurs, en 2004, les dirigeants du port de Klaipeda et les opérateurs se montraient excédés et déçus de cette coopération qu'ils jugeaient à sens unique et infructueuse pour le port lituanien alors qu'en raisons des accords, le transit vers Kaliningrad avait nettement augmenté. Un proverbe russe dit que les promesses portent leurs fruits au bout de 3 ans [BORTELIENE V., 2004]… Il aura fallu attendre mai 2005 pour finaliser les termes d'une véritable coopération qui a pris la forme d'un accord intergouvernemental. Cet accord qui implique une homogénéisation des tarifs de transit ferroviaire à destination de Kaliningrad et de Klaipeda (sur le territoire russe, le coût du transit ferroviaire vers Klaipeda était trois fois supérieur à celui vers Kaliningrad) reste bénéfique pour la Russie qui réduit les problèmes liés à la localisation particulière de Kaliningrad. La coopération a par ailleurs pris une autre dimension avec la mise en œuvre de projets concrets. Fin juillet 2005, un projet ferroviaire commun à la Lituanie, la Russie et la Biélorussie a vu le jour. Le train block *Mercury* relie désormais Kaliningrad et Klaipeda à Moscou via Vaidotu (regroupement des wagons en

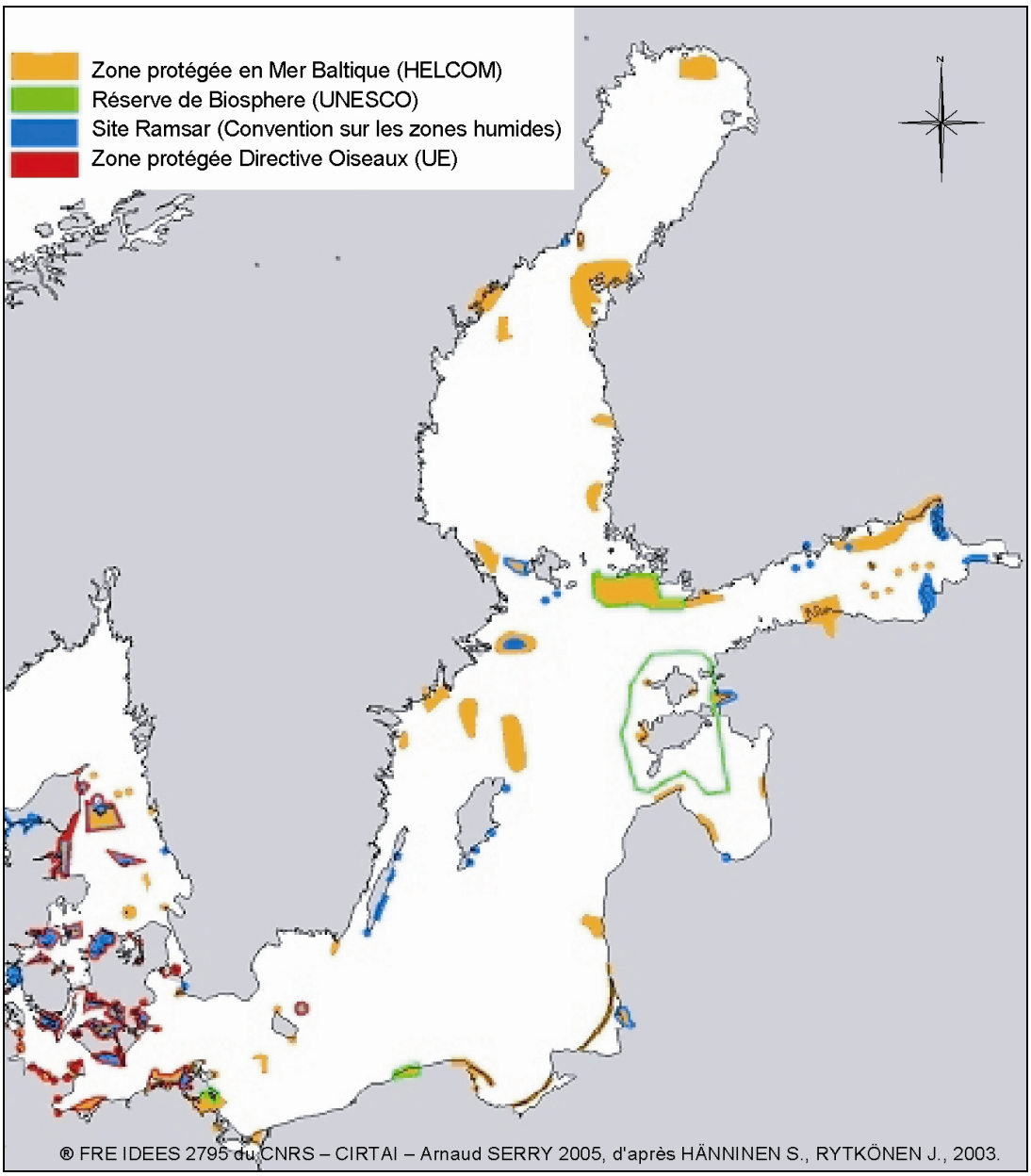
provenance de chaque port) puis Minsk afin de drainer du trafic conteneurisé supplémentaire vers les deux ports.

L'intérêt du programme *2k* est de se démarquer des traditionnelles voies de coopération, notamment par des manifestations concrètes en terme de transport. Il illustre également la cohérence de la rangée balte. Ne nous méprenons cependant pas, nous n'assistons pas à un retour à une organisation portuaire basée sur la complémentarité en Baltique orientale ; la concurrence y reste bien présente y compris entre Klaipeda et Kaliningrad. Cependant, leur perception de l'espace balte et des besoins en transports se manifeste par des intérêts communs qui peuvent être renforcés par la voie d'une coopération concrète. A la complémentarité de la période soviétique avait succédé la concurrence effrénée des premières années de transition. Assiste-t-on en ce début de XXIème siècle à une nouvelle phase incorporant une réflexion économique mais aussi spatiale et temporelle, comme celle portée par le développement durable ?

3.2.2.2. L'aspect environnemental, au cœur de la prise de conscience régionale

Peu de mers au monde sont aussi vulnérables que la mer Baltique dont l'environnement maritime et les régions côtières sont exposées aux pollutions d'origines diverses. La pression résultant des activités des populations qui vivent et travaillent dans le bassin de la Baltique commence à se faire gravement sentir. Au cours des dernières décennies, la pollution de la mer Baltique, de même que les menaces qui pèsent sur elle, sont devenues de plus en plus patentes. L'une des plus graves menaces vient de l'excès de substances nutritives, azote et phosphore en particulier, présentes dans l'eau de mer. Ces substances nutritives en excès sont introduites dans la mer Baltique par les eaux usées urbaines, l'agriculture littorale, la pollution industrielle et les dépôts atmosphériques. L'eutrophisation peut être très dommageable pour l'ensemble de la chaîne trophique marine, et notamment pour de précieux stocks de poissons. Les populations de poissons de la Baltique, qui doivent déjà résister à des conditions naturelles difficiles telles que les basses températures hivernales et les fluctuations de la salinité, pâtissent en outre de la surexploitation, de l'appauvrissement en oxygène et des fortes teneurs en substances dangereuses. On estime que beaucoup de populations de poissons de la Baltique ont atteint un niveau dangereusement bas. Face à la multiplicité des menaces sur l'écologie, les organes de coopération sont variés, ce qui aboutit à divers niveaux de protection (Cf. Figure 72).

Figure 72 : Les zones protégées en mer Baltique

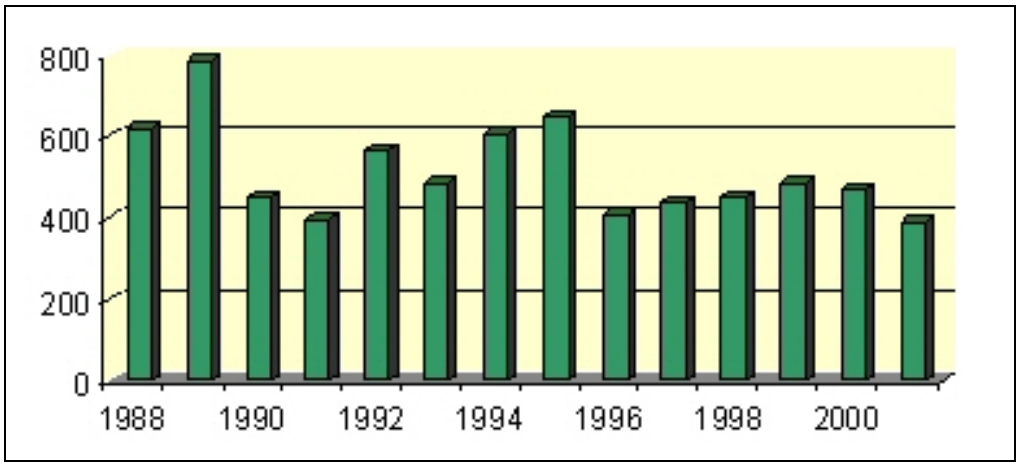


La Baltique est, à l'échelle mondiale, une des régions où la navigation est la plus intense. Elle est sillonnée sans interruption par des bâtiments, dont beaucoup transportent des cargaisons à risque (pétrole, produits chimiques, déchets nucléaires, par exemple). Toutes les prévisions indiquent que ce trafic maritime devrait encore s'intensifier. On estime le futur trafic pétrolier en Baltique à plus de 130 millions de tonnes par an en 2015 avec une concentration de celui-ci dans le Golfe de Finlande [RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2002]. Par ailleurs, la

Baltique constitue un milieu qui est vulnérable et dont les riverains sont fort tributaires, non seulement pour le transport mais aussi comme support de production alimentaire et site récréatif.
Les échouages et les collisions sont fréquents, et le développement du transport d'hydrocarbures accroît les risques de marée noire. Le renforcement du transport d'hydrocarbures accroît les risques de marée noire. En 2000-2001, il y a eu 119 accidents de navires en Baltique. Neuf d'entre eux sont à l'origine d'une pollution par hydrocarbures, soit 2 756 m3, dont 2 500 m3 provenant d'une seule avarie (Source : HELCOM). En Baltique, les goulets étroits, les passages tortueux, les hauts-fonds, les archipels, l'entrecroisement des couloirs de navigation et les manœuvres des bateaux de pêche peuvent rendre la navigation délicate. Dans une grande partie de la zone septentrionale, l'eau gèle chaque hiver. Les rejets d'hydrocarbures, les accidents de navigation et en particulier les naufrages de pétroliers peuvent provoquer de graves pollutions. Dans le Golfe de Finlande, un risque supplémentaire est particulièrement présent en période hivernale. En moyenne, le golfe est couvert de glaces pendant 3 mois. C'est surtout dans sa partie orientale, là où se trouvent les ports russes, que ce risque est élevé car la glace peut y atteindre jusqu'à 70 cm d'épaisseur. En effet, c'est dans cette zone que se forment les premières glaces et que sont poussées les autres par les vents dominants.
Les rejets d'hydrocarbures sont une menace pour les oiseaux et les mammifères, des polluants nocifs pour l'homme et les animaux persistent pendant des générations. Ce sont surtout les rejets illicites d'hydrocarbures qui constituent actuellement la principale source de pollution liée au transport maritime. D'après la commission d'Helsinki, chaque année, 500 à 700 rejets illicites d'hydrocarbures sont repérés par surveillance aérienne dans la zone de la mer Baltique (Cf. Figure 73). Chacun de ces actes constitue une violation de la réglementation mondiale adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (IMO) ainsi que de la Stratégie baltique définie par HELCOM, aux termes de laquelle tous les navires sont tenus d'évacuer leurs résidus et mélanges d'hydrocarbures dans des installations portuaires. D'après les prévisions d'accroissement du trafic entre 1997 et 2017, le risque de déversements de moins de 1 000 tonnes d'hydrocarbures devrait augmenter de 50 % pendant cette période, ce chiffre étant de 25 % pour les déversements de plus de 1 000 tonnes. En outre, on s'attend à ce que la construction du réseau d'oléoducs de la Baltique, qui acheminera du pétrole de Timan-Pechora, en Russie, jusqu'au golfe de Finlande (notamment via le port de Porvoo, en Finlande, et le terminal pétrolier de Primorsk, en Russie)

entraîne une augmentation globale de 40 % du risque de déversement d'hydrocarbures dans l'ensemble de la zone de la mer Baltique, et de 100 % dans le golfe de Finlande.

Figure 73 : Nombre de rejets illégaux d'hydrocarbures en mer Baltique de 1988 à 2001



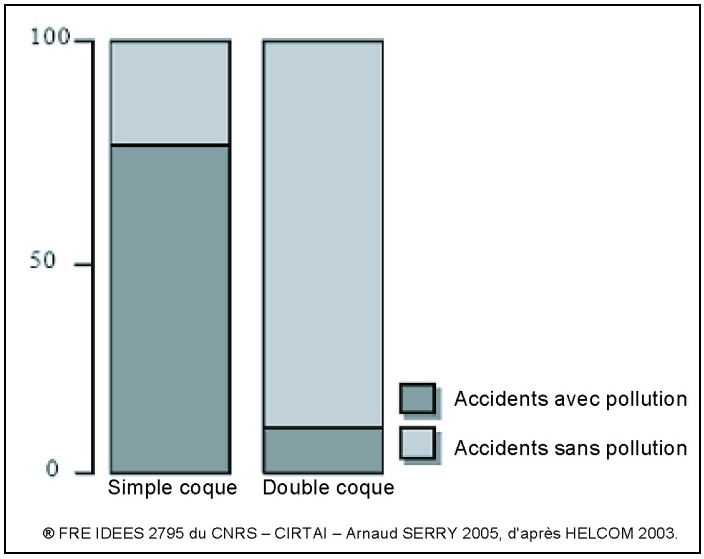
Source : Helcom, 2004.

Conscients que les mesures nationales ne suffiraient pas, à elles seules, à protéger ce milieu marin extrêmement sensible, les Etats de la Baltique ont adopté en 1974 la Convention d'Helsinki, entrée en vigueur en 1980. Un dispositif de coopération régionale en matière de protection de l'environnement (HELCOM) a été mis en place. La Convention était le premier accord international à prendre en compte tous les aspects de la protection du milieu marin. Elle a pour but de prévenir la pollution causée par les navires (y compris l'immersion de déchets), la pollution d'origine terrestre et la pollution résultant de l'exploration du fond de la mer et de son sous-sol. Elle régit également la coopération visant à lutter contre la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives. Une nouvelle convention a été signée en 1992 afin d'étendre, de renforcer et de moderniser le régime juridique de protection de l'environnement marin dans la zone de la mer Baltique. La Convention d'Helsinki de 1992 est entrée en vigueur le 17 janvier 2000. En 1992, HELCOM a adopté un programme commun d'action globale en faveur de l'environnement de la mer Baltique (*Baltic Sea Joint Comprehensive Environmental Action Programme,* JCP). La coordination de la mise en œuvre du JCP est assurée par le groupe HELCOM PITF (*Programme Implementation Task Force*), composé de représentants de l'Union européenne et de tous les pays du bassin de la Baltique ainsi que d'institutions financières internationales et d'organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Pour garantir la

sûreté de la navigation et assurer une intervention nationale et transnationale rapide en cas d'incident de pollution maritime, diverses mesures ont été adoptées au niveau mondial par l'Organisation maritime internationale (OMI), au niveau régional par HELCOM et au niveau national. Pour protéger le milieu marin contre la pollution, tout navire pénétrant dans la mer Baltique est invité à respecter les dispositions antipollution de la Convention d'Helsinki. Cette règle s'applique à tous les navires sans exception.

La Commission d'Helsinki prévoit dans l'avenir une augmentation du trafic pétrolier en mer Baltique. Cet accroissement du trafic représente une sérieuse menace de déversements de pétrole. Un accord international interdit progressivement jusqu'en 2015 l'utilisation de pétroliers à simple coque, mais le Conseil Nordique des Ministres s'efforce d'introduire des mesures permettant une entrée en service plus rapide des pétroliers à double coque dans la mer Baltique. D'après la commission, les risques de pollution sont réduits par 8 entre un pétrolier à double coque et l'autre à simple coque (Cf. Figure 74) [PELTO E., 2003].

Figure 74 : accidents de pétroliers en mer Baltique, 1989 - 1998



L'organisation Maritime Internationale, organe de l'ONU, peut définir une zone nécéssitant une attention particulière comme Espace Maritime Particulièrement Vulnérable. Il existe actuellement cinq zones de cette sorte dans le monde, comprenant la mer de Wadden bordée par le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas. Les ministres nordiques de l'Environnement, en coopération avec les pays du pourtour baltique, travaillent à l'intérieur de

HELCOM pour que la mer Baltique soit désignée comme Zone Particulièrement Vulnérable. Plus récemment, l'IMO (International Maritime Organisation) a accordé un statut maritime spécial lui permettant ainsi de gagner en mesures de protection environnementale. Des accords beaucoup plus stricts en matière de prévention du dumping de déchets non traités seront mis en application dès août 2005. Il est à noter que la Russie a refusé dans ce processus de réforme et de se plier à des standards plus stricts en terme de transport d'hydrocarbures.
Il est indispensable de prévenir les risques liés à la circulation maritime, notamment ceux liés au trafic d'hydrocarbures. Cependant, comparé à d'autres modes d'acheminement, la voie maritime est moins agressive pour l'environnement, mais seulement en l'absence d'accidents. Il convient dès lors de promouvoir activement un recours accru aux liaisons par mer mais, dans le même temps, de prendre des mesures pour les rendre sûres et réduire au minimum les risques de dégâts. La coopération et la coordination intégrées dans l'espace baltique apparaissent donc comme des réponses à la fois aux impératifs de transports et à ceux de préservation de l'environnement, donc en terme de développement régional durable.

3.2.2.3. Un multilatéralisme original au service de la région

Nombreux sont les domaines de coopération en Baltique. Celle-ci, plus ou moins institutionnalisée, se met en place à des niveaux et des échelles allant de l'urbain au continental. Les États baltes ont vu dans la coopération en mer Baltique une antichambre vers l'UE et le moyen d'enserrer la Russie dans un système de relations avec ses voisins [MATHIAS E., 2001].
La coopération trilatérale entre l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie remonte à 1934, date de la conclusion du Traité d'entente et de coopération mutuelles entre les trois pays. L'esprit du Traité a inspiré les efforts communs en vue de la restauration de l'indépendance à la fin des années 80 et au début des années 90, ainsi que la création des institutions de coopération balte. En 1990, avant même la restauration de leur indépendance, les trois pays ont pris la décision de mettre en place une instance de coopération entre leurs Gouvernements et leurs Parlements, appelée Conseil balte. Par la suite, le Conseil balte a donné naissance aux actuels forums de coopération balte, qui sont l'Assemblée balte (1991), organe interparlementaire, le Conseil des Ministres balte (1994), organe intergouvernemental, et le Conseil des Présidents baltes (1993). La coopération balte reste dans de nombreux domaines de l'ordre du symbolique ou du moins son efficacité n'est que partielle, c'est le chacun pour soi qui prévaut [PLASSERAUD Y., 1996].

La coopération de l'Estonie, de la Lettonie et de la Lituanie avec l'Islande, le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède n'a cessé de se renforcer au cours des années au point de se trouver aujourd'hui à un niveau tel que l'on peut parler d'une coopération entre partenaires égaux. Parmi les principaux domaines de coopération, citons les technologies de l'information, l'environnement, l'énergie, ainsi que la lutte contre la drogue et la propagation des maladies infectieuses. Une grande importance est accordée également aux projets communs des Pays nordiques et des Pays baltes, orientés sur la Russie du Nord-Ouest, lesquels bénéficient de la bonne connaissance qu'ont de la Russie les Pays baltes.

Le Conseil des États de la mer Baltique (CEB) a été institué en 1992 par la Déclaration dite de Copenhague sur le renforcement et la mise en valeur de la coopération qui existe entre les pays de la région. Le Conseil joue un rôle de forum régional focalisant son attention sur les besoins d'une coopération et d'une coordination renforcée entre États voisins. Le CEB comprend les ministres des Affaires étrangères du Danemark, de l'Estonie, de la Finlande, de l'Allemagne, de l'Islande, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Norvège, de la Pologne, de la Russie, de la Suède et un représentant de la Commission européenne. La Commission européenne a considéré la mer Baltique comme un ensemble pertinent pour la politique régionale, rendant possible le financement de projets de coopération interrégionaux par les programme PHARE, INTERREG et TACIS [ORCIER P., 2005].

La sphère de coopération La Déclaration de Copenhague a défini le cadre et les objectifs de la coopération régionale. Le but est de parvenir à un développement démocratique authentique dans la zone de la mer Baltique et à une plus grande unité des États membres, tout en assurant un progrès économique favorable. Les premières priorités du CEB incluent la coopération économique régionale (notamment la promotion des investissements et le soutien aux petites et moyennes entreprises), le développement des infrastructures des secteurs de l'énergie et des transports, et la coopération dans les domaines des affaires intérieures, des questions juridiques et de la sécurité civile. Elles incluent également l'agriculture, l'énergie, la pêche, la sylviculture, l'industrie et le tourisme.

Ce conseil a pour but de faciliter la coopération dans des domaines multiples tels la culture, l'environnement ou les transports et d'aider les pays membres issus du bloc communiste à réaliser leur transition vers la démocratie et l'économie de marché. Plus ancien, le conseil

nordique[44] offre une perception différente de cet espace avec une connotation d'ailleurs beaucoup plus scandinave.

Jusqu'en 1996, le bilan de l'activité du CEB était plutôt mince: simple forum de discussion entre les ministres, le CEB a servi de chambre d'enregistrement de coopérations préexistantes et de lieu d'échange d'expériences bilatérales, principalement germano-polonaises ou finno-estoniennes. Au sommet de Kalmar de juin 1996, trois programmes d'action prioritaire ont été lancés par le CEB. L'un engage les États à soutenir la participation démocratique des citoyens à la vie politique de la région et l'augmentation des contacts transnationaux entre individus. L'autre porte sur un thème cher aux pays nordiques qui aident les pays moins avancés de la région à s'y atteler: le développement durable et la protection de l'environnement. Le plus ambitieux des plans d'action porte sur l'intégration et la prospérité économique régionales par l'homogénéisation du marché transbaltique des biens et services. La plupart des programmes nécessitant des infrastructures ont bénéficié du soutien financier de consortiums bancaires nordiques comme la Nopef (Fond d'Investissement Nordique) et de la BERD.

Les Chefs d'États et de gouvernements des États membres, le président de la Commission européenne et la Présidence de l'UE ont tracé les grandes lignes de la coopération et conféré un profil politique élevé aux Sommets des États de la mer Baltique qui se sont déroulés à Visby en mai 1996 et à Riga en janvier 1998. Une nouvelle impulsion a été donnée à la coopération régionale par le deuxième sommet extraordinaire, qui s'est tenu à Riga en juillet 1998. La Norvège et la Russie s'y sont fait les chantres d'un marché régional de l'énergie, qui transformerait la région de la mer Baltique en un pont énergétique entre l'est et le nord-ouest de l'Europe. Cette intégration des infrastructures en un réseau régional est l'un des objectifs principaux du programme d'action et intéresse au plus haut point les "États-transit" baltes.

La coopération baltique, qui prend souvent la forme d'une aide nord-sud, poursuit surtout des buts économiques, la région disposant d'un important potentiel de développement. L'aspect politique de l'intégration régionale n'est pourtant pas délaissé, puisqu'en juin 1998 a été adopté à la session de Nyborg un programme de long terme appelé « Baltic 21 - Agenda pour la région de la mer Baltique au XXIème siècle » dont le principal objectif réside dans un développement régional durable.

[44] Créé en 1952, il comprend le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède et a pour but la mise en place d'un marché du travail libre et harmonieux, le développement des échanges culturels, des transports et des actions en faveur de l'environnement.

La région compte plusieurs instances régionales opérant dans la zone de concert avec le CEB. Les pays nordiques ont opté pour une approche conjointe par la voie des institutions de la coopération nordique, notamment du Conseil nordique de Ministres. Les États baltes coopèrent au sein du Conseil balte des Ministres. De nombreuses enceintes subrégionales, programmes et acteurs sont aussi apparus autour de thèmes spécifiques. La coopération subrégionale des États de la mer Baltique (BSSSC) a été mise en place en 1993 sur l'initiative du CBSS dans le but d'améliorer la coopération subrégionale dans la zone baltique. Plus d'une centaine de subrégions participent à sa conférence annuelle. L'intégration régionale, sous l'égide du Conseil des États de la mer Baltique, déplace le centre de gravité de l'Europe vers le Nord.

C'est dans le domaine de l'aménagement du territoire que la coopération entre les villes de la Baltique déploie le plus grand dynamisme, contribuant à l'établissement de réseaux physiques connectés aux corridors européens de transport (les TEN, Trans-European Networks). La planification spatiale suit un programme voté en 1994 par les ministres de l'environnement et de la planification territoriale des pays riverains et intitulé VASAB 2010 (Visions and Strategies Around the Baltic Sea until 2010). L'idée consiste à connecter entre elles les "perles de la Baltique", à savoir les villes maritimes, par des réseaux inter-modaux d'infrastructures de transport, tout en suivant une éthique de développement durable respectueuse de l'environnement. Parmi les plus grands projets, citons la Via Baltica (Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsovie-Berlin), la Via Hanseatica (Saint-Pétersbourg-Tartu-Riga-Šiauliai-Kaliningrad-Gdansk-Szczecin-Lübeck) et l'axe routier E18, doublé d'une ligne de chemin de fer, qui relie Turku, Helsinki et Moscou via Saint-Pétersbourg. Ces projets, cofinancés par Interreg IIA, Phare et Tacis, sont complétés par des stratégies communes de développement des infrastructures touristiques, hôtelières et de transport par ferry - par exemple la Palette Baltique, qui réunit les municipalités maritimes suédoises, finlandaises, russes, estoniennes et lettones. Les touristes peuvent désormais acheter à des tours-opérateurs un billet "tout en un" pour visiter les grands centres de tourisme culturel de la Baltique orientale [MARIN A, 2004].

Les limites de la coopération se font sentir dans le cadre de Kaliningrad. Bien qu'elle soit primordiale dans des domaines tels que l'énergie ou les transports, la coopération est mise à mal, dans le cas de Kaliningrad, par des questions de politique interne qui nuisent à la région. Sur ces

questions-là, un isolement semble donc être la perspective la plus probable pour l'enclave. Les acteurs baltes n'ont que peu d'influence sur les décisions de Moscou, en particulier dans le domaine des transports ; une fois encore, la clef de la solution se trouve au Kremlin. Ce n'est qu'avec une plus grande volonté et un plus grand engagement de Moscou que l'on pourra véritablement envisager l'avenir de Kaliningrad avec optimisme et dans une véritable perspective d'intégration. Alors qu'en matière portuaire, quelques signes prometteurs se font sentir, la position russe vis à vis des aspects écologiques en mer Baltique dénote cet état de fait.

La recomposition se poursuit en mer Baltique, selon des modalités et des temporalités spécifiques. La nouvelle donne fournit des opportunités de développement pour certaines régions, tandis que les écarts s'accroissent au niveau régional en dépit de l'adhésion des Etats au projet européen. En sollicitant la participation des acteurs transnationaux, elle contribue à la naissance d'une identité subrégionale dans laquelle les Baltes peuvent se reconnaître [MARIN A, 2004]. La coopération apparaît plus que jamais comme un moyen de créer de nouvelles solidarités inter étatiques, et de permettre l'émergence de nouveaux acteurs d'un développement qui serait pensé de plus en plus au niveau local, du bas vers le haut, plutôt que du haut vers le bas. Ceci renforce les phénomènes de régionalisation qui dépassent désormais le simple cadre économique. Par ailleurs, la coopération, par sa multiplicité et son éclatement, insiste sur les difficultés de définition et les multiples emboîtements d'échelle à l'horizon de la Baltique.

3.2.3. La Baltique orientale, région européenne et région réticulaire en Europe

Multiples sont les définitions de la région en fonction des disciplines ou des idéologies. Elle est ici abordée sous l'angle dominant en géographie : la région désigne un espace intermédiaire, plus vaste que celui des relations locales, mais qui s'intègre lui-même dans un espace encore plus vaste, national ou international par exemple. La notion de région est donc relative : elle dépend des espaces qu'elle englobe et de celui à l'intérieur duquel on la place. Cela explique que l'Europe puisse être considérée comme une région à l'échelle du monde. Mais la définition de la région dépend aussi du critère que l'on retient pour l'identifier : on parle ainsi d'une région de montagne, ou d'une région aride.

En raison de la relative unité politique qui se met en place autour de la mer Baltique, l'idée de région de la mer Baltique domine la pensée politique et scientifique, la *Baltic Sea Region* (BSR)

des anglo-saxons. C'est oublier que les difficultés de l'interprétation géographique se multiplient dès lors que l'on s'attache à des organisations territoriales de grande taille qui intègrent de multiples petites unités, des pays [CLAVAL P., 2001]. Dans le même ordre d'idée, l'interprétation géographique peut être compliquée quand on s'intéresse à des unités intégrant des organisations territoriales de plus grande taille, voire à cheval sur des organisations reconnues. Une lecture unique de la région, à l'échelle baltique, constitue un filtre réducteur à sa compréhension. Une échelle, balte, prend au contraire tout son sens aujourd'hui dans ce nouvel espace européen dont on a trop souvent tendance à oublier sa migration vers l'Est et les nouvelles réflexions qui en découlent.

3.2.3.1. La région de la mer Baltique vue de l'Europe

L'inadéquation entre la perception régionale européenne et locale

La politique régionale de l'UE vis à vis de la mer Baltique s'est appuyée sur les initiatives nées au début de la décennie 1990 visant à rétablir des contacts très anciens, interrompus pendant la guerre froide. L'UE, grâce à un arrangement particulier, est elle-même membre du Conseil des Etats de Mer Baltique, alors qu'habituellement, si l'UE est présente, alors les Etats Membres ne siègent pas. En général, l'UE donne l'image d'être très positive à la régionalisation et à la formation de région, mais le cas de la Baltique se pose comme un défi considérable. Cette région s'illustre par le poids des acteurs non étatiques et par l'exercice de gestion des réseaux qu'elle impose. Dans ce cadre, des régions hors UE, norvégiennes, russes et biélorusses ont, quelquefois, été associées à ces programmes, afin de ne pas créer un nouveau mur entre Etats riverains, et de rendre plus efficace les décisions en y associant l'ensemble des parties concernées. Par exemple, le programme indicatif TACIS au cours de la période 2004-2006 inclut un financement spécial pour Kaliningrad, estimé à environ 25 millions d'euros pour ces trois années, et se concentre particulièrement sur les secteurs de la réforme administrative et du développement des affaires, de la santé publique, de l'éducation et de la coopération transfrontalière. Cependant, ces cas de figure sont rares à l'exception spécifique de Kaliningrad. La région de la mer Baltique est plutôt conçue comme une région plan, sujette à une intervention politique ou à une planification, régionale, que comme un ensemble cohérent s'affirmant par des caractéristiques propres. La région de la mer Baltique définie par l'UE est ainsi bien différente de celle esquissée par l'étude

des échanges intrarégionaux ou de la coopération : plus support qu'acteur, elle se distingue radicalement de cet espace où le sentiment d'intégration régionale est fortement développé, et ceci quelque soit la rive de la Baltique.

En fait, l'UE n'a jamais été particulièrement bien équipée afin de composer avec des formations régionales transnationales telles que la région de la mer Baltique. Les politiques régionalistes de l'union ont plutôt été conçues pour créer un espace économique et politique uniforme à l'intérieur de celle-ci, afin d'aider les régions en difficulté en redistribuant les ressources financières pour stimuler des développements. Cette approche pyramidale, de haut en bas, n'a pas pour but spécifique d'amplifier des développements régionaux, mais plutôt d'uniformiser le paysage régional européen. Les régions transnationales, comme la Baltique ne correspondent pas au type de régionalisation auquel l'UE a été accoutumée [MANNICHE J., 1998]. D'un point de vue européen, aucune réflexion n'a par ailleurs été menée à l'échelle balte, illustrant la encore le décalage entre la réalité de la structuration régionale et une vision politique exogène comme le prouve l'inadéquation entre les infrastructures de transport intégrées dans les RTE et les orientations des flux dominant dans la région.

La Dimension Nordique

Face à cette situation est née en 1997 de l'initiative du gouvernement finlandais. L'ambition de ce dernier était de faire prendre conscience à Bruxelles que le centre de gravité de l'UE s'était quelque peu déplacé vers le Nord-Est, où réside un fort potentiel de développement et de coopération, en particulier avec la Russie puisque la frontière russo-finlandaise est longue de 1300 km. Cet espace nordique ne se réduit aux pays scandinaves et à la Finlande mais s'étend jusqu'à la mer de Barents tout en se voulant ouvert aux influences de toutes les régions qui jouxtent le septentrion extrême et les zones polaires. Une des idées à la base du concept de dimension septentrionale était de faire passer les relations UE-Russie à un niveau de coopération régional qui rendrait la collaboration et la gestion des problèmes communs plus efficace, par exemple de ceux de Kaliningrad [DAFFLON D., 2004]. La dimension septentrionale se distingue par une volonté de décentralisation en accordant un rôle clef à des partenaires locaux. Son objectif majeur, dont le champ spatial s'étend de la Mer de Barents au bassin de la Baltique (incluant ainsi l'enclave de Kaliningrad), est de renforcer « *la sécurité, la stabilité, les réformes démocratiques et le développement durable, pour construire un environnement sûr, propre et*

accessible à tous les peuples du Nord, en évitant l'émergence de nouvelles frontières en Europe ». Le champ de compétences de la dimension septentrionale est extrêmement large puisque excepté les questions de défense il comprend des domaines aussi divers que les transports, le secteur énergétique, l'environnement, la formation, la santé, le commerce, la coopération transfrontalière ou la lutte contre le crime organisé. La dimension septentrionale se distingue d'autres politiques extérieures de l'UE car elle ne dispose d'aucun budget. Sa deuxième grande particularité consiste en sa structure horizontale qui a pour but de favoriser une meilleure coordination et aborde donc la Baltique sous l'angle d'une zone contiguë possédant des caractéristiques particulières. Enfin, la dernière particularité de la dimension septentrionale est la place qu'elle accorde à des acteurs tiers. L'idée est de faire participer des Etats tiers, la Russie en particulier. Elle traite des défis de développement régional, qui inclut des conditions climatiques dures, de longues distances, des défis environnementaux et en matière de transport ou d'équipements frontaliers [SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION, 2003]. Le secteur des transports est couvert par la dimension septentrionale. Le premier plan d'action indique que l'« *objectif primordial est de promouvoir la mise en place d'un système de transport multimodal pour améliorer les liaisons à l'intérieur de la région et avec les Etats limitrophes de l'Union européenne*». Quant au deuxième plan d'action, il souligne la nécessité de poursuivre la réalisation d'un réseau de transport paneuropéen dans les pays partenaires : « *L'amélioration des infrastructures de transport dans la zone concernée par la dimension septentrionale est capitale pour le développement économique de la région ; les priorités portent essentiellement sur la mise en place d'un système de transport multimodal visant à améliorer les connexions au sein de la région et avec les pays voisins, la création d'un marché de transport et de communications intégré respectueux de l'environnement, la promotion d'une utilisation efficace des infrastructures existantes et la poursuite de la réalisation d'un réseau de transport paneuropéen dans les pays partenaires. Les niveaux de sécurité au sein de tous les modes de transport doivent être renforcés, en particulier pour la sécurité maritime, y compris le soutien à la recherche scientifique* » [COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, 2003]. En plus, d'illustrer la démarche d'intégration régionale de la dimension nordique et le rôle des transports, y compris de l'activité maritime, ces objectifs expriment également clairement les lacunes qui existent autour de la Baltique en terme de connexion et donc d'unité régionale. Ils renforcent

parallèlement l'impact des réseaux dans l'appréhension et la définition d'une région sur les rives de la Baltique.

Identité baltique et dimension orientale balte

L'élargissement de l'Union Européenne depuis 2004 signifie que la frontière européenne est, et sera, repoussée vers l'est. La question se pose alors : que sera cette frontière orientale, quand l'élargissement sera réalisé ? Sera-ce un nouveau « rideau de fer » ? Il est évident que ce n'est pas l'objectif final de l'intégration européenne et que cette frontière doit être ouverte pour les contacts humains, pour le commerce et tous les échanges. La dimension nordique inclut la rive orientale de la Baltique, mais cette même rive constitue un espace intermédiaire aux caractéristiques propres qui la distingue des autres composantes de la dimension nordique. Une dimension orientale englobant les nouvelles zones frontalières européennes et leurs voisins ne serait-elle pas plus pertinente pour la compréhension et les développements futurs de ces espaces si spécifiques ?

D'après ANTOLA E. et KIVIKARI U., l'Union Européenne est la plus fortement intégrée des « macro-régions » au monde. En son sein, les « micro-régions », provinces, états de fédération, ou autres aires nationales semblables, cherchent à assurer certaines des fonctions traditionnelles de l'état. La région de la mer Baltique, comme d'autres « meso-régions » supranationales, est, quant à elle, formée en tant que résultat d'intérêts mutuels et d'un réseau entre des états et des « régions secondaires » (sub-region) de plusieurs pays. La période suivant la confrontation est-ouest a ouvert la route au développement de la Baltique en tant que meso-région politique en Europe [ANTOLA E., KIVIKARI U., 2004]. L'élargissement de 2004 a fait de la Baltique un « lac européen », du fait de l'adhésion des Etats riverains, à l'exception notable de la région de Saint-Pétersbourg et de l'enclave de Kaliningrad. De glacis militaire, la Baltique est devenue en quinze ans une mer ouverte. Il est facile de trouver des explications à cette tendance : nombre de problèmes ou de phénomènes ne peuvent être contenus dans les frontières nationales. C'est le cas, par exemple, des problèmes environnementaux. Dans le développement d'infrastructures ou de liaisons de transport, la combinaison de projets nationaux dans le cadre d'une ou plusieurs meso-régions est de plus en plus d'actualité, surtout en Baltique. La nécessité de développer des réseaux internationaux de transport est directement reliée au néo régionalisme. La gestion de réseau est une manière de produire des régions fonctionnelles, parfois bien différentes des régions

administratives. La région de la mer Baltique se développe en tant que région fonctionnelle plutôt qu'administrative, avec une progression constante de l'identité baltique. Cette région fonctionnelle prend en compte les relations d'interdépendances entre les pôles et leurs centres relais, qui déterminent des aires d'influences que l'on peut identifier pour l'activité maritime comme dans d'autres secteurs. En évitant de tomber dans l'excès qui consisterait à dire que la région fonctionnelle baltique est celle de la réalité face à des constructions politiques inadéquates, celle-ci impose aux institutionnels une lecture qui dépasse le cadre politico administratif qu'ils n'ont pas toujours assimilée.

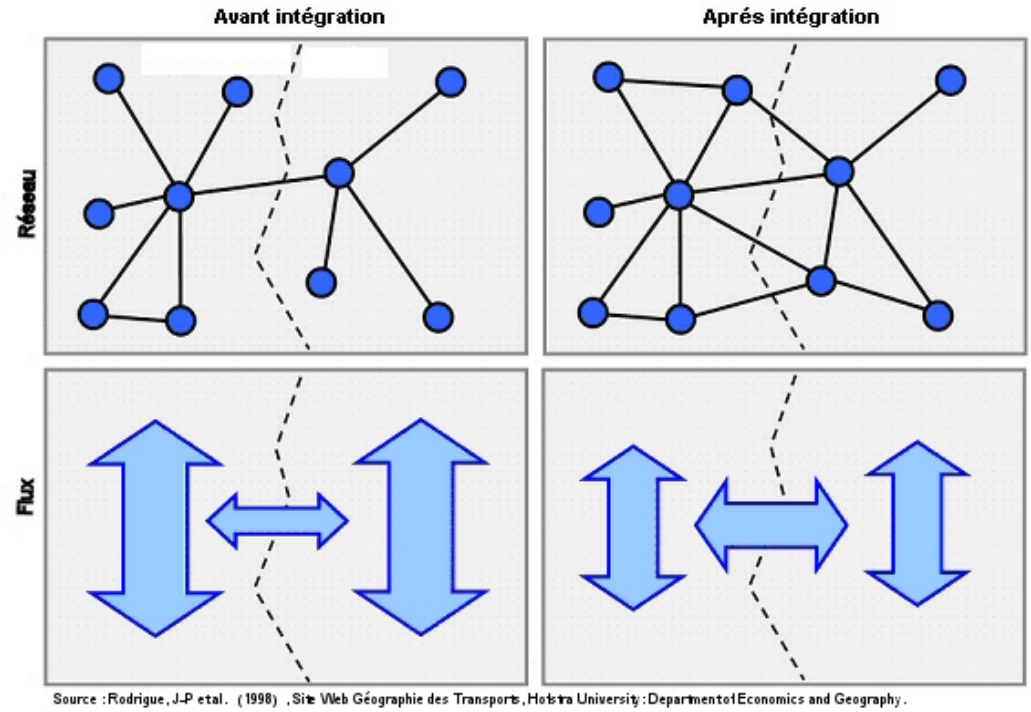
D'ailleurs, en ce qui concerne la régionalisation, l'UE ne traite pas des régions « d'identité » tandis que dans le cas de coopération nordique l'identité est avec précision au noyau du système. Or, dans le cas de la mer Baltique, et surtout de sa frange balte, le questionnement identitaire est omniprésent dans la réflexion régionale. L'exemple le plus parlant est peut-être celui de la Via Baltica, ce corridor de transport, construction européenne, est en train de devenir un lien régional et une affirmation identitaire. Face à l'approche européenne de haut en bas traitant de l'économie et de la technologie s'affiche donc une approche locale plus identitaire et fonctionnelle caractérisée par le développement de relations intrarégionales non limitées au cadre communautaire.

3.2.3.2. L'intégration contemporaine de l'espace baltique

Une intégration régionale est synonyme d'intensification des flux et de renforcement du maillage du réseau (Cf. Figure 75). Le réseau, à l'instar d'un champ agissant sur un espace aréolaire, structure « la plaine » [PUY G., 1993]. De ce point de vue, l'intégration contemporaine régionale de la Baltique ne fait plus de doute (Cf. Figure 65). Dans le cadre géographique de la Baltique orientale et dans celui de son intégration à l'Union Européenne, nous assistons également à ces interactions fortes : les flux entre la rangée du nord et les ports de l'Europe occidentale augmentent et les liaisons se multiplient, souvent sous la forme de lignes régulières. Notons qu'on observe la même évolution en ce qui concerne les réseaux aériens. Les réseaux baltes sont parfaitement intégrés aux flux aériens mondiaux, tout en correspondant à l'expression de leurs intérêts économiques et politiques actuels, incarnés aujourd'hui par l'Union européenne [TETART F., 2005]. Ainsi, l'intégration régionale semble double, européenne et

surtout baltique, symbolisée par un maillage de plus en plus serré, des réseaux de transport, principalement maritime roulier.

Figure 75 : Effet des processus d'intégration sur les flux et les réseaux



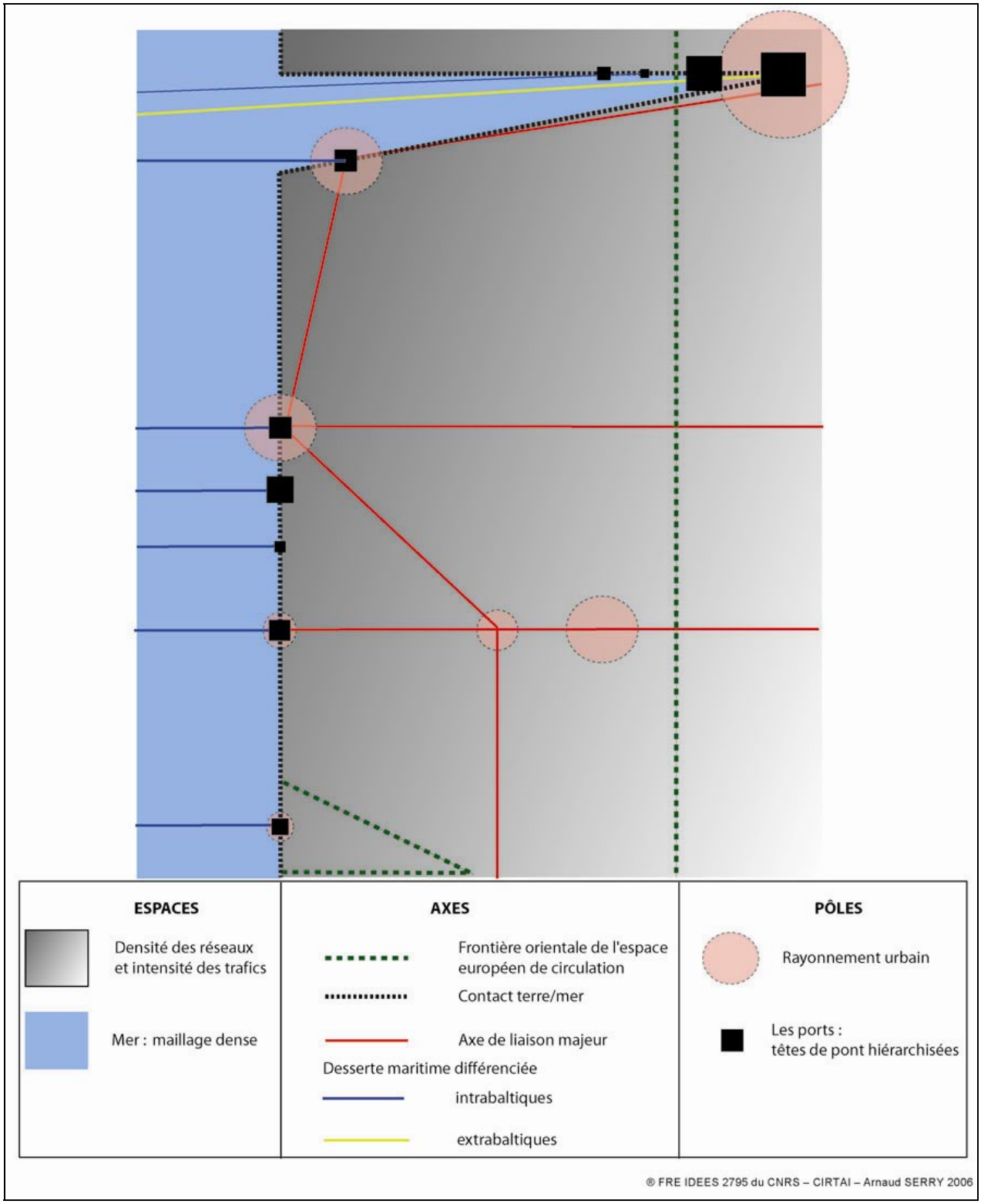
La connectivité du réseau maritime apparaît d'ailleurs surtout dans les liaisons intrabaltiques. Les lignes entre les ports des différentes façades maritimes de la mer Baltique sont en effet celles qui se développent le plus rapidement. Il convient dès lors de se poser la question suivante : assiste-t-on au développement d'une région baltique en Europe ? Au regard de la figure 75 et du développement concernant les relations intrabaltiques une réponse affirmative s'impose, relevant d'un réseau d'échanges principalement supporté par le mode maritime (Cf. Figure 76).

Le positionnement de Saint-Pétersbourg, de la Russie en général, se distingue un peu de celui du reste de la frange orientale. Vu de l'extérieur, il apparaît comme un port balte comme un autre. Or, ce port est avant tout en liaison avec des ports situés hors de la mer Baltique. En réalité, son intégration dans le réseau maritime baltique est moins poussée que celle des autres ports de la façade ce qui implique de s'interroger sur la question des frontières. On sait quel poids pèse une frontière administrative ou politique sur la configuration de tel ou tel réseau [DUPUY G., 1993].

Du point de vue des réseaux en Baltique orientale, l'intégration régionale ne s'arrête pas à la frontière russe. Certes le maillage devient dès lors majoritairement terrestre et moins dense qu'entre la rangée balte et les autres façades baltes (Cf. Figure 76), mais celui-ci constitue néanmoins un facteur de cohésion régionale (Cf. Figure 69). D'un point de vue économique, avec la libéralisation des échanges et la constitution de grands marchés à l'échelle continentale, les espaces sont en mouvance et se définissent dans de nouveaux territoires au-delà des frontières administratives ou politiques, régionales ou nationales. Par exemple, le commerce extérieur lituanien se redirige vers l'UE : alors qu'en 1997 seulement 32,5% des exportations étaient destinées à l'UE, celles-ci représentaient 65,4% en 2005 (Source : Département Lituanien des Statistiques).

Il existe un espace baltique qui s'affirme comme un ensemble original au sein de l'UE en raison de ses caractéristiques notamment en matière de flux circulatoires et du support principalement maritime de ces flux. Cet espace baltique est considéré comme l'un des plus dynamiques d'Europe en matière de régionalisation. Le phénomène de régionalisation dans cet espace est intéressant à plus d'un titre. Tout d'abord l'émergence de réseaux perpétue des liens historiques et des traditions d'échanges séculaires mis à mal par la guerre froide [DAFFLON D., 2004]. La régionalisation est plus complexe qu'une simple régionalisation de l'économie qui ferait seulement ressortir l'importance des productions et des flux d'échanges. La tentative de régionalisation ne peut être fondée sur un seul critère, circulatoire ou coopératif, mais sur un ensemble de données qui sont de nature différentes : les jeux politiques ou stratégiques renforcent ceux de l'économie [DOLLFUS O., 1994]. Ensuite, à la fois européenne, nordique, scandinave, balte, slave, encore un peu soviétique, la région de la mer Baltique reste dans tous les cas de figure centrée et influencée par la mer et les activités qui s'y rapportent, permettant à bien des égards d'en mettre en avant le caractère et les spécificités. Enfin, il est frappant de constater que les réseaux en place ne se limitent pas aux pays membres de l'Union Européenne. La régionalisation en Baltique semble, en partie, faire fi des distinctions entre Etats membres et Etats non membres de l'Union Européenne. La région qui se structure autour de la Baltique s'appuie donc, avant tout, sur les liens et liaisons de plus en plus étroits entre ces éléments constitutifs, tout en soulevant des questions quant à sa définition et à son positionnement au sein du continent européen (Cf. figure 76).

Figure 76 : Structure spatiale de la Baltique orientale



3.2.3.3. L'affirmation d'une région réticulaire

« Nouvelle Hanse », « mer de tous les espoirs » sont des concepts de plus en plus utilisés pour désigner la mer Baltique et ses ports. Ces concepts la situent comme un espace ouvert et comme ouverture de l'espace européen sur l'Est. Dans tous les cas, une dimension temporelle est comprise dans ces concepts. Fortement marqué en Baltique, cette évolution semble rejoindre un caractère contemporain de la régionalisation. Avec la libéralisation des échanges et la constitution de grands marchés à l'échelle continentale, les espaces économiques sont en mouvance et se définissent dans de nouveaux territoires au-delà des frontières administratives ou politiques, régionales ou nationales. On observe le redéveloppement de grands marchés avec la reconstitution d'anciens espaces économiques précédemment freinés ou limités par les mesures protectionnistes [DION Y. & LACOUR C., 2000]. Les concepts de région ou de territoire balte, baltique, méritent d'être abordés tant ils se situent au cœur des problématiques contemporaines sur les rives de la Baltique et, au-delà, en ce qui concerne la singularisation de la future Europe.

Des réseaux au cœur de la régionalisation

Si nous nous référons à la définition traditionnelle dominante de la région, l'existence d'une région balte implique une homogénéité par rapport à certaines caractéristiques particulières. L'existence d'une telle région, aréolaire, peut être discuté et discutable. Une homogénéité existe dans la région quelque soit d'ailleurs l'échelle retenue, balte ou baltique. A l'opposé, les facteurs d'hétérogénéité sont eux aussi nombreux. D'ailleurs, les échanges s'alimentent des différences spatiales. Un espace homogène n'engendrerait aucun flux [SAVY M., 1993]. Nous pouvons donc raisonner non plus autour d'une organisation aréolaire de l'espace mais en terme de régionalisation réticulaire, voire de territorialité réticulaire. La multiplication des réseaux techniques, depuis plus d'un siècle, a amené vers les années 1980 au constat de leur rôle majeur dans l'espace moderne [DUPUY G., 1993]. Ce rôle est de relier les territoires, de desservir ou d'irriguer les villes, et l'augmentation continue des flux de transports et de communications en font aujourd'hui un des éléments incontournables dans la structuration de l'espace terrestre. Par leur seule existence, les réseaux ramènent à des problèmes théoriques fondamentaux pour la géographie, parmi lesquels :

- l'organisation réticulaire de l'espace ;

- les discontinuités spatiales et les archipels de développement ;
- la réduction/relativisation des distances ;
- le rôle des innovations dans la structuration de l'espace ;
- le mécanisme d'apparition des réseaux et leurs rôles vis à vis du développement territorial.

La mer Baltique possède une couverture en lignes maritimes très nettement supérieure à la moyenne. Cette densité signifie un maillage organisé avec ses connexions majeures, ses axes variés selon une typologie fonctionnelle (cabotage régional, feedering) ou selon les trafics (transit est/ouest, conteneurisé, vraquier, roulier). En outre, ce réseau est à vocation internationale. Cependant, celui-ci souffre de difficultés notamment dans les liaisons terrestres. L'insuffisance des liaisons de transport entre les régions de la Baltique est connue, en particulier concernant les Etats Baltes et les régions côtières d'Allemagne ou de Pologne (Cf. Figure 76). Au niveau national, l'impact des infrastructures sur le développement régional n'est pas pris en compte dans l'élaboration des politiques de transport. La même chose est vraie pour les concepts transnationaux de développement d'infrastructures de transport qui se concentrent sur les liaisons entre les principaux centres urbains. Par conséquent, la planification d'infrastructure tend à perpétuer les disparités spatiales existantes et l'utilisation insuffisante des potentiels de développement régional. En matière ferroviaire par exemple, l'ouverture de l'opérateur estonien *Eesti Raudtee* au capital étranger, les importants travaux de modernisation dans le sud et l'est de la Lettonie ainsi que le développement de plates-formes intermodales et de « freight villages », comme à Marijampole, entre Kaunas et la frontière polonaise, ne devraient néanmoins porter leurs fruits qu'autour de 2008-2010. Ce cas de figure renforce l'idée que l'intégration régionale baltique est loin d'être achevée, ce qui en complique la définition. Au sein de cet ensemble baltique, l'espace balte n'est pas figé, il est au contraire un espace naissant en plein croissance et, qui dit croissance dit changements.

Le cheminement qui nous a conduit tout au long de ces pages à la définition d'un espace balte des transports et d'un système portuaire balte trouve ici une continuité logique. Certes, la régionalisation ne peut être limitée à des aspects maritimes et portuaires mais ceux-ci, par leur poids, sont révélateurs de ce qui s'y passe. La structuration de l'espace qui est liée à la circulation maritime s'apparente en effet à une régionalisation de la baltique orientale au sein de la région plus vaste de la mer Baltique reconnue, notamment à l'échelon européen ou du point de vue du transport maritime. L'imbrication entre les échelles baltes et baltiques reste floue. « *Après*

l'adhésion de l'Estonie, de la Lettonie et de la Lituanie à l'union Européenne, l'espace baltique est en passe d'achever sa reconfiguration, au terme d'un mouvement qui, depuis quinze ans, a conduit les Etats Baltes à s'extirper autant que faire se peut de la sphère d'influence russe pour s'insérer totalement dans les dynamiques occidentales. La région n'en garde pas moins ses spécificités, ce que ces trois pays, décidés à faire entendre leur voix, rappellent régulièrement. »
Ces lignes, qui servent d'avant-propos à un numéro du Courrier des pays de l'Est consacré aux Etat Baltes (Courrier des pays de l'Est n° 1048, mars-avril 2005), rappellent qu'au sein de la région de la mer Baltique s'insère, mais aussi se distingue, un espace balte. Ni exclu de la région baltique ou des ensembles territoriaux majeurs du continent européen, ni tout à fait intégré dans ces derniers, sa spécificité ne fait aucun doute : faisant partie des postulats de départ de ce travail, elle n'a cessé de se vérifier, voire de se renforcer dans ces pages. Cette spécificité, qui ressort perpétuellement de l'étude de la rangée balte, peut, bien entendue, être discutée. Certains lui objecteront par exemple que l'intervention croissante d'acteurs et de capitaux occidentaux ou asiatiques dans le monde portuaire balte en réduit le caractère particulier. C'est certainement oublier l'une des principales spécificités de l'espace balte. C'est une région évolutive pour des raisons géopolitiques, économiques ou techniques. De ce fait, les structures actuelles de l'espace balte sont soumises à des dynamiques qui vont renforcer et affiner leurs caractères.

La région balte, marge et nouveau centre

Le positionnement de l'espace balte, ou la perception extérieure de ce positionnement, dans l'Europe du XXIème siècle, va résolument influencer son développement futur. N'est-on pas simplement face à une unité spatiale périphérique ou à une intersection de périphéries ? En ce qui concerne la seconde hypothèse une réponse négative peut rapidement être apportée car considérer les régions russes qui la composent comme des régions périphériques de la Russie relève de l'absurde en raison de la présence de l'oblast de Leningrad. Il est communément admis que la Baltique est un espace périphérique : autrefois en marge de l'URSS, aujourd'hui nouvelle frontière orientale de l'Union Européenne. Cependant cette conclusion hâtive mérite d'être discutée. Définie négativement par rapport au centre, « là ou les choses se passent », une périphérie se caractérise par un niveau de vie moins élevé, des productions moins élaborées, mais surtout par un affaiblissement et une perte de substance au profit du centre [BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D., 1995]. La première limite à apporter ici est celle de la définition du

centre qui se doit d'être un espace avec une certaine masse de population, une capacité de production élevée et une attractivité favorisant la concentration des activités. Cette définition toute partielle du centre ne conduit qu'à une seule variante, si la région balte est une périphérie, le centre est en Union Européenne. Plus précisément, la logique voudrait qu'en raison du caractère réticulaire de la région, ce centre soit le principal aboutissement des flux supportés par ce réseau : l'Europe du Nord-Ouest en l'occurrence. Cette zone bénéficie, au demeurant, d'une position centrale par rapport aux lieux de production et de consommation, d'une dotation plus dense en infrastructures, d'une concentration plus forte de capacités et de compétences professionnelles dans le transport [SAVY M., 1993].

Une région périphérique voit son intégration utiliser les problèmes existants, politiques ou économiques, comme moteur afin justement de limiter la discrimination à l'égard des régions centrales. De certains points de vue, la région balte possède les caractéristiques d'un espace périphérique puisque, par exemple, le niveau de vie y est moins élevée que dans l'UE et que le solde migratoire y est négatif [KEMPE I., VAN MEURS W., & AL, 1999]. A contrario d'un espace périphérique, nous n'assistons pas en Baltique orientale à un affaiblissement au profit du centre : au contraire, dynamisme économique et commercial, coopération avancée caractérisent ainsi la région. La périphéricité de la région balte est encore atténuée par ce maillage fort qui la relie aux principaux pôles du réseau : c'est désormais un lieu branché non pas laissé à l'écart.

Des auteurs ont eu l'audace de s'intéresser au caractère central de la Baltique. Cette approche porte essentiellement sur la Baltique dans son intégralité et non sur sa seule façade orientale mais peut y être transposée. Ainsi, pour Pertii JOENNIEMI[45], la Baltique s'apparente plus à une région centrale qu'à une région périphérique en raison de sa stabilité politique et de son dynamisme économique. Ces derniers sont les moteurs d'une formation régionale qui est une voie choisie pour le renforcement des relations internationales. Un retour sur la rangée portuaire balte, son dynamisme et le développement de ses liens internes ou avec son voisinage proche corrobore ce sentiment de formation régionale qui base son intégration sur ses propres forces plus que sur difficultés. Pour JOENNIEMI, seule la présence de Kaliningrad réduit la centralité de la région car elle y inclut un certain nombre de problèmes, qu'ils soient idéologiques, économiques, politiques ou nostalgiques. La position de Joenniemi est discutable mais elle illustre très

[45] Pertii Joenniemi est chercheur au *Danish Insitute for International Studies* et directeur de projet au *Copenhagen Peace Research Institue*.

clairement le flou qui règne encore aujourd'hui autour de l'appréhension de la région. Si à de nombreux points de vue, Kaliningrad apparaît comme le problème de la région, le rôle du complexe portuaire dans l'enclave nous rappelle son appartenance a cette région par son caractère maritime fort. Kaliningrad est paradoxalement une préoccupation commune qui s'affirme comme un particularisme régional. La responsabilité du développement de l'Oblast Kaliningrad relève évidemment de la Fédération de Russie mais, étant donné sa situation géographique particulière de territoire russe enclavé dans l'Union européenne, il apparaît particulièrement important de renforcer le dialogue et la coopération entre Kaliningrad et ses voisins. L'avenir et le sort réservé à Kaliningrad est étroitement lié au développement et au positionnement de la région balte. Deux cas de figure peuvent s'opposer dans les années futures : un avenir russo-centrique placerait Kaliningrad et son port dans une stratégie de résistance vis à vis de l'UE et de l'OTAN, alors qu'à l'autre extrémité une vision euro-centrique permettrait à l'oblast de profiter de sa localisation géographique. La présence de Kaliningrad dans la région est ainsi à double tranchant et autorise, il est vrai, des interrogations sur l'existence d'une région aréolaire alors que d'un point de vue réticulaire, celle-ci ne fait déjà aucun doute.

Quoiqu'il en soit, la Baltique orientale apparaît comme une région atypique riche de promesses et propice aux questionnements. Espace central, donc dynamique, et en même temps en marge, plusieurs raisons militent pour que cette zone soit favorable à l'innovation :

- Etant en périphérie, il est moins contrôlé que les lieux centraux ;
- Nouvelle frontière de l'Europe, il est sur un lieu géométrique où les gradients sont les plus forts sur les distance les plus courtes (Cf. Figure 76) ;
- Enfin, il est traversé par de nombreux réseaux, physiques ou institutionnels.

Sur les rives orientales de la mer Baltique, avec la fin de l'affrontement Est/Ouest, la région balte apparaît à la fois zone périphérique et nouveau centre. Son développement et sa formation suivent une logique globale, que nous avons pu apercevoir sous l'angle du transport maritime, sans pour autant être uniquement le fruit d'une volonté planificatrice verticale. Nul ne sait quelle sera véritablement la région de la région balte à moyen ou long terme. S'affirmera-t-elle comme un territoire ou sera t-elle noyée sous l'influence européenne ? Qui dit territoire dit appropriation et organisation de l'espace, le plus souvent par une autorité investie de pouvoirs. Difficile d'affirmer en 2006 l'existence d'un territoire balte ou baltique mais des territoires sont en

construction. Ils ne sont pas bornés ou, tout au moins, leurs frontières sont souples et mouvantes, ils se définissent et se structurent progressivement sans qu'il ne soit possible encore de les identifier et encore moins de les gouverner. Leur mode de fonctionnement semble différent, libéré des contraintes physiques mais s'inscrivant néanmoins dans un ensemble soumis aux règles et mécanismes des structures et des organisations. D'ailleurs, l'appréhension du territoire à travers les flux qui l'irriguent montre que les zones qui le composent sont d'autant plus interdépendantes qu'elles sont différentes, que cette interdépendance ressortisse à l'intégration ou à la complémentarité : le territoire n'est pas une juxtaposition d'éléments singuliers, mais un système. La circulation est l'une des relations majeures entre les éléments de ce système [SAVY M., 1993]. N'est-on pas en Baltique dans ce cas de figure précis ? D'autre part, assiste-t-on à la structuration d'une région polarisée par un centre qui donne du « sens » ? [DOLLFUS O., 1994]. Ce centre peut-il être Saint-Pétersbourg qui, au delà de la césure communautaire, s'affirmerait de sorte enfin comme la capitale de la Baltique (Cf. Figure 76) ? Allons nous, petit à petit, voir cet espace original perdre de son particularisme sous l'effet de la globalisation et se fondre dans la masse baltique et européenne ?

CONCLUSION GENERALE

Ce travail est une analyse de l'évolution d'une façade maritime originale, marquée par une histoire récente riche. Il appréhende l'affirmation de rangée portuaire balte et les interactions et les impacts sur l'espace qui l'entoure sachant que le rôle croissant des activités de transport dans les économies et leurs répercussions nombreuses sont d'indéniables facteurs de structuration spatiale. En partant d'hypothèses peu communément admises, surtout celle de l'existence d'une entité spatiale balte, et afin d'atteindre les objectifs donnés, l'analyse a été exécutée en trois étapes :

- La première étape était de poser les bases méthodologiques et conceptuelles indispensables à la bonne appréhension de l'objet d'étude. Ce procédé favorise la connaissance de l'espace en tant que support de cet objet d'étude, ainsi que la compréhension des changements géopolitiques ou économiques en Baltique orientale. Le démarquage volontaire d'idées ou de définitions communément admises, postulat qui demande vérification, renforce la cohésion du travail en l'orientant vers la maritimité.
- La seconde étape a constitué le fond empirique de l'étude, sous la forme d'une étude du secteur maritime et portuaire balte. Multiples sont les apports de cette étape. En plus de la connaissance du monde maritime et portuaire balte, l'approche des ses caractéristiques et de son évolution dévoile l'impossible dissociation des ports de la Baltique orientale. A différents niveaux de lecture et à travers des filtres variés, cette étape ouvre la voie à une analyse qui dépasse l'unique approche maritimiste.
- Enfin, la troisième étape a inclus une analyse approfondie du développement portuaire et des changements dans les transports ou dans les flux, afin de mettre en évidence les interactions entre transport et structuration spatiale.

L'approche factuelle et empirique qui a été choisie dans ce travail de recherche était nécessaire notamment pour répondre à la forte évolutivité de l'objet d'étude et mettre en exergue les moments charnières de sa renaissance contemporaine. Elle constitue ainsi un apport non négligeable, tout autant que les commentaires qui en résultent. Au vu de nos résultats émerge une originalité portuaire et spatiale balte ainsi que des réflexions relatives à certaines hypothèses de départ qui ne se vérifient pas forcément dans les termes où elles ont été posées.

1. L'AFFIRMATION D'UNE RANGEE PORTUAIRE BALTE HIERARCHISEE AUX RELATIONS REGIONALISEES

Nos résultats convergent vers une appartenance de fait des ports à un système portuaire, celui de la rangée balte. Plus qu'une simple nouvelle donne ou réorganisation portuaire, nous assistons à la refonte d'un système aux mécanismes et au fonctionnement encore atypique au début des années 1990. De son organisation au sein de l'empire soviétique, la rangée balte a gardé des particularismes forts, dominés par deux d'entre-eux :

- Les finalités du système portuaires restent semblables. Les exportations de matières premières en provenance de la Russie et l'approvisionnement de cette dernière en produits manufacturés dominent encore les flux, même si de nouveaux trafics voient le jour. Certes la concurrence s'est installée entre les ports de la rangée ; mais la complémentarité héritée et l'interdépendance entre les ports due à la spécificité des trafics singularise les relations au sein de la rangée, lesquelles peuvent se caractériser par l'existence de coopérations portuaires russo-baltes.
- Le trafic de transit revêt toujours une importance primordiale dans le bien-être des économies baltes. Les marchés baltes trop étroits et les partenariats privilégiés de « l'autre temps[46] » contribuent pour beaucoup à cette situation. Les flux de transit, bien qu'en cours de réorientation, restent donc des composantes majeures des trafics portuaires de la rangée et se distinguent des grand flux de circulation méridionaux européens par leur orientation Est/Ouest.

L'offre de capacité portuaire a augmenté parallèlement à la croissance du trafic maritime pendant cette période. Quatre traits caractérisent le développement du trafic maritime dans la rangée portuaire balte : l'accroissement du trafic d'hydrocarbures basé sur les exportations russes, le mouvement ascendant des conteneurs dominé par l'approvisionnement de l'arrière-pays en marchandises diverses, l'essor rapide du mouvement des ferries symbole des relations intrabaltiques et la concentration du trafic sur les ports les mieux équipés et aux fonctions diversifiées, à l'exception notable de Primorsk. De 1990 à 2005, les ports des Républiques Baltes et de Finlande se sont développés en s'appuyant sur des infrastructures existantes qui leur ont permis de s'adapter plus rapidement à l'économie de marché. L'expansion de capacité portuaire

[46] Il s'agit ici de la traduction de l'expression lituanienne *anais laikais* utilisée pour désigner l'époque soviétique.

russe dans le Golfe de Finlande, tardive mais spectaculaire, a été pour l'essentiel basée sur l'argument financier. Elle renforce le fait que le dynamisme général des ports de la rangée balte a été plus marqué dans le Golfe de Finlande que dans le sud de la façade.

Plus que la complémentarité d'antan, c'est la concurrence, alliée à l'interdépendance, qui caractérise la rangée balte contemporaine. L'étroite relation et les interactions qui existent entre les ports baltes ne rime pas pour autant avec agrégation. La diversité est de plus en plus accentuée au sein de la rangée. Une hiérarchisation portuaire se dessine au sein de la rangée balte : les ports du Golfe de Finlande s'affirment comme les leaders régionaux, surtout quand ils sont doublés de fonctions urbaines. Les différences entre la ville-port de Saint-Pétersbourg, seconde ville de Russie, et le terminal pétrolier de Butinge, implanté au milieu de nulle part, ne peuvent que sauter aux yeux. Si la complémentarité des installations portuaires continue d'exister, on s'éloigne de l'homogénéité au profit d'une mise en réseau caractéristique de la rangée balte.

Dans une grande mesure, c'est le type de mise en relation de la rangée balte avec d'autres façades maritimes ou l'océan mondial qui la caractérise. Ici, comme nombre de façades maritimes dites secondaires, l'évolution est celle du feedering sauf pour les matières premières. D'ailleurs, cette desserte par lignes régulières, centrées sur la rangée nord européenne, aboutit au paradoxe de la rétraction de l'avant-pays maritime des ports baltes à l'heure de l'ouverture économique : alors que l'économie balte se mondialise, son transport maritime se régionalise. L'importance des flux d'hydrocarbures démarque la rangée d'une simple façade secondaire en la mettant en relation directe avec des espaces de forte consommation pétrolière panocéanique. Si l'impact portuaire de la circulation d'hydrocarbures est fort, le rôle de cette dernière dans la structuration de l'espace est moindre, à l'exception de quelques jeux géopolitiques. A l'opposé, le trafic roulier symbolise des relations intrabaltiques fortes qui ne cessent de se renforcer. Ce trafic roulier, essence du trafic maritime en Baltique, insère la rangée balte dans un réseau unique au maillage dense qui supporte aussi bien des flux de marchandises que de personnes et participe intensément à la régionalisation. Les ports baltes se positionnent donc à la fois comme Gateway entre la Russie et l'Europe et comme des éléments constituants d'un ensemble régional intégré.

2. UN ESPACE ANCESTRAL EN (RE)DEVENIR, UNE NOUVELLE REGION EN EUROPE

C'est un euphémisme que d'affirmer que les ports baltes ont subi des changements radicaux au cours des deux dernières décennies. Au-delà du cadre portuaire, les trois républiques, jusqu'alors partie intégrante au système soviétique, ont rejoint un système considéré comme véritablement démocratique. Le système d'économie planifiée de type soviétique a lui aussi été mis à bas au bénéfice de l'économie de marché. Nous avons clairement assisté à un glissement vers l'ouest de la façade orientale de la Baltique, bientôt synonyme de déplacement vers l'est de l'Union Européenne. La baltique orientale est ainsi passée d'une situation d'avant-poste de la Russie à celle de sentinelles avancées de l'Europe [HYZY V., 1998]. Il s'agit d'un espace intermédiaire fondamental à la géographie circulatoire européenne et même à sa géographie tout court. L'ouverture du bloc de l'est a eu pour conséquence le développement d'une nouvelle maritimité, ne relevant plus uniquement des caractéristiques géographiques ou d'une spécialisation volontariste, mais plutôt d'une dynamique de croissance et d'intégration régionale. Insister ici sur la maritimité n'est pas anodin. La maritimité d'aujourd'hui est une forme de réappropriation des héritages, en fonction des besoins et des angoisses de la société contemporaine [PERON F., RIEUCAU J., 1996]. Cette maritimité,au cœur de l'objet d'étude, fait de la Baltique orientale un espace qui est en train de renaître, de retrouver des liens ancestraux, tout en s'intégrant à l'espace économique mondial, via le renforcement des relations intrabaltiques et avec l'Europe occidentale.

La régionalisation autour de la mer Baltique est en marche. Si les voies de cette régionalisation diffèrent parfois, celle-ci est communément reconnue. La distinction d'une régionalisation balte s'avère plus amphigourique tant les échelles se multiplient et s'imbriquent dans la région. Ainsi, le développement d'une région réticulaire baltique ne peut aujourd'hui être remis en cause. Cependant, à l'intérieure même de la rive balte cette réticularité, certes présente, n'est pas aussi nette. Peut-être s'agit-il là simplement d'une nouvelle manifestation de l'évolutivité rapide de l'objet d'étude. En fait, l'espace balte affiche une position originale, à la fois région et carrefour. Ceci en illustre d'ailleurs toute la complexité. En tant que carrefour, il est avant tout un espace de transit tandis qu'il s'affirme comme une région aux marges de l'Europe. Sur cette rive orientale une territorialité, en partie héritée, de nombreuses fois observée, et

largement ressentie, vient par contre confirmer l'existence de cette région balte. La rangée portuaire balte, par sa cohérence et les interdépendances participent au développement d'un espace vécu, donc de cette territorialité balte.
Ce qui ressort également de ce travail c'est que l'espace balte cumule des caractères nouveaux avec de forts héritages récents ou lointains, comme en témoignent les finalités du système portuaire, d'où l'idée sous-jacente de persistance du territoire balte. La question du positionnement de la région rejoint celle de son identité et de son avenir. La régionalisation balte et l'intégration de la Baltique orientale dans le nouvel espace européen sont par conséquent étroitement liées. Du degré de cohésion régionale dépendront sa place et son poids dans l'Europe du XXIème siècle.

Partir d'une analyse relativement classiques des ports et de leurs trafics pour aboutir à des considérations spatiales, voire territoriales, peut être discuté. Ce cheminement est, malgré ses difficultés, une démarche féconde, car il permet de comprendre comment les ports et les flux qui y transitent s'inscrivent et participent à la structuration de l'espace et à la régionalisation autour de la mer Baltique. Avec comme fil conducteur la circulation maritime, ce travail découvre une nouvelle région en Europe, caractérisée par son réseau de mises en relation avec le reste du monde et surtout intrabaltiques. Certes, celle-ci n'est pas encore véritablement à maturité d'où des caractères appelés à évoluer et des limites ou une visibilité parfois floues, mais cette région s'affirme comme un espace jeune et original au sein du vieux continent.

3. DES PISTES DE REFLEXION COMPLEMENTAIRES EN VUE DE RECHERCHES ULTERIEURES

En dernier lieu, nous insistons sur l'intérêt de compléter ce travail par des recherches complémentaires.
D'abord, les acquis ouvrent de nouvelles perspectives. Les champs de nouveaux travaux peuvent aussi bien se dégager dans le domaine des transports ou de l'analyse spatiale que dans d'autres disciplines. Une analyse fine du transport roulier en mer Baltique peut ainsi constituer une suite logique à ce travail, tant celui-ci apparaît comme spécifique et spatialement important. La perception d'une région balte ou baltique peut ainsi être renforcée par une prise en compte plus

poussée d'une réticularité terrestre, impliquant une étude des relations entre la rangée balte et les plateformes d'Europe centrale.
Au-delà de la question des transports se confirme la problématique géopolitique du contrôle par la Russie de son accès à la mer, de ses routes d'exportations pétrolières vitales à son économie, et, par voie de conséquence, de ses relations avec son étranger proche européen.
Ensuite, il convient d'insister sur la possibilité d'un élargissement de l'appréhension des questions de jeu d'échelle, y compris de leur évolution temporelle. De plus, dans l'espace baltique, ces jeux d'échelle sous entendent souvent des jeux d'acteurs. Ces derniers, parmi lesquels figurent les investisseurs étrangers révélateurs d'une régionalisation économique, ne sont ils pas les prémices du retour d'une thalassocratie en Baltique à l'image de celle de la Hanse ? Dans ce cadre et d'un point de vue plus économique la participation des investissements étrangers dans la création d'un espace baltique peut constituer une approche utile : si ces investisseurs sont régionaux ils renforcent l'intégration baltique.
Enfin, dune approche des villes portuaire peut permettre une compréhension accrue du milieu de développement des ports, de leur structure interne et de leur insertion dans les réseaux et déboucher sur une modélisation de la ville-port balte. A cette fin, une réflexion plus large et interdisciplinaire sur le rôle et l'avenir de Saint-Pétersbourg dans la région, ou dans la nouvelle Europe, prend tout son sens dans le prolongement, notamment, des travaux de Céline Bayou.

« Jamais le monde n'a connu autant de bouleversements rapides : des régions naissent ou renaissent soit dans la pérennité historique, soit en rupture avec le passé » [BAILLY A., SCARIATI R., 1999]. Ni totalement héritée, ni totalement en rupture, la région balte n'est-elle pas issue d'un processus de production sociale qui s'est dévoilé aux yeux du monde le 23 août 1989 avec la *Route de la Baltique*.

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Un exemple d'élaboration de la base de données 332
Annexe 2 : Le froid, obstacle aux opérations portuaires 334
Annexe 3 : Comparaison des coûts portuaires en Baltique 2002 335
Annexe 4 : Rang portuaire dans la Baltique en 1998 336
Annexe 5 : Principales caractéristiques des ports de la Baltique orientale 337
Annexe 6 : Développement et routes d'exportation pétrolière russes en 2002 338
Annexe 7 : Les grands ports de l'ex-URSS 339
Annexe 8 : Un ferry-ferroviaire à Klaipeda 340
Annexe 9 : Le corridor 1, détail du réseau 341
Annexe 10 : Le corridor 9, détail du réseau 342
Annexe 11 : Les terminaux rouliers et conteneurs du port de Klaipeda 343
Annexe 12 : Les voies navigables d'importance internationale en Europe 344
Annexe 13 : Comparaison des temps de trajets route / mer en 1998 345

Annexe 1 : Un exemple d'élaboration de la base de données

- Première étape : collecte des données auprés du port de Saint-Pétersbourg

Специализация	1998	1999г.	1999г. в %% к 1998 г..
	21450.9	*28172,0*	*131%*
	100%	*100%*	
нефтепродукты	5982,2	7353,9	123%
Металлы	4859,0	6057,2	125%
лесные грузы	1107,3	1929,5	174%
контейнеры	2364,5	2835,1	120%
Рефгрузы	2070,2	1629,4	79%
уголь, руда	729,1	1817,5	249%
Зерно	185,0	1462,0	рост
Химгрузы	2891,0	3756,9	130%
прод.грузы	385,5	714,9	185%
Генгрузы	877,1	615,6	70%

- Seconde étape : confrontation à d'autres données suivant le principe de proximité pour vérification de la pertinence et de la fiabilité des sources.

Milliers de tonnes	1998		2002	
	Milliers de tonnes	%	Milliers de tonnes	%
Bois	1107	5,1	2893	7
Charbon	408	2	2350	5,7
Céréales	104	0,6	984	2,3
Conteneurs	1643	7,7	6767	16,4
Hydrocarbures	4648	21,7	10613	25,7
Métaux	4342	20,2	9072	22
Produits chimiques	1980	9,3	4288	10,4
Autres	5337	33,4	4377	10,5
Total	19569	100	41344	100

Source : Seanews.ru.

Détection de chiffres différents pour le trafic de l'année 1998 d'où l'intérêt d'utilisation d'autres sources.

- Troisième étape : confrontation à des données non russes

Trafic du Port de Saint-Pétersbourg

	1998	1999	2000
Volume (millions de tonnes)	21,6	28,5	32

Source : Swedish Development Advisers AB, 2002.

Trafic du Port de Saint-Pétersbourg

	1998	**1999**	**2000**
Volume (milliers de tonnes)	21451	28173	32071

Source : Port de Tallinn, 2002.

based on the port information and analysis of the Russian foreign trade

- Quatrième étape : Elaboration du tableau final en retenant la valeur la plus fiable

Trafic du Port de Saint-Pétersbourg de 1989 à 2002

	Millions de tonnes
1989	11
1990	10
1991	10
1992	12,2
1993	10
1994	11
1995	17,1
1996	16
1997	20,6
1998	21,5
1999	28,2
2000	31,3
2001	36,9
2002	41,3

Données compilées par l'auteur

Annexe 2 : Le froid, obstacle aux opérations portuaires



© VTT Industrial Systems (http://www.vtt.fi/tuo/indexe.htm)

Le terminal de Primorsk en janvier 2004.



Remorqueurs à Primorsk en janvier 2004

Annexe 3 : Comparaison des coûts portuaires en Baltique 2002

Baltic Ports Organization (BPO) compared vessels' dues and charges in a number of Baltic Sea ports in 2002. According to the study, it is complicated to compare the total cost for vessel calling at the port in different countries due to the differences in the revenue structure and form of ownership of the ports, different pricing system in different countries and differences in tariffs, which are in some cases negotiable and in other cases totally non-negotiable. (Table 3.)

For this reason, the results do not show which port is the most expensive and which port is the cheapest in the Baltic, but it gives valuable indications of cost differentials. For the objective comparison of transport costs, the total cost of the logistical chain of different transport corridors, not its separate components, must be compared.

Table 3. Costs for one port call in euros in 2002 in selected Baltic Sea ports for different types of traffic. Source: Port Pricing, Working Group Final Report, BPO Communication Committee 2002

Vessel type	Tallin	Riga	Venstpils	Klaipeda	St.Petersburg	Helsinki	Stockholm	Swinousjie	Wismar
Bulker (1)	5 080	8 216	7 785	7 732	10 173	16 871	6 730	6 283	5 006
Bulker (2)	30 889	63 583	59 705	60 023	60 222	117 878	40 520	60 265	n.a.
Container	1 964	2 216	2 337	1 777	6 669	2 394	2 286	n.a.	1 771
General cargo	3 210	3 987	3 745	4 508	6 251	10 604	3 961	3 792	3 950
RO-RO	10 122	13 159	14 304	7 912	14 008	5 934	8 659	21 258	3 981
Tanker (1)	78 888	87 618	81 893	102 327	n.a.	126 653	n.a.	n.a.	n.a.
Tanker (2)	22 662	21 379	20 446	26 558	29 213	52 647	15 997	28 855	15 165
Passenger	4 714	5 350	n.a.	n.a.	6 098	6 674	6 624	n.a.	n.a.
Cruise (1)	14 074	25 556	n.a.	n.a.	43 434	41 342	16 680	16 946	22 682
Cruise (2)	9 311	n.a.	n.a.	n.a.	10 842	16 048	8 628	n.a.	n.a.

Source : [OJALA L., KOSKINEN M.M., 2004]

Annexe 4 : Rang portuaire dans la Baltique en 1998

Rang	Marchandises		Conteneurs		Passagers	
	Port	Tonnes	Port	EVP	Port	Passagers
1	**Ventspils**	**36 050 000**	Göteborg	520 000	Helsingborg	14 200 000
2	Göteborg	30 705 000	Helsinki	346 000	Helsingør[1]	13 657 000
3	Szczecin	25 716 000	Aarhus[1]	330 000	Stockholm	9 300 000
4	Lübeck	24 900 000	Gdynia	213 366	Helsinki	8 620 000
5	**Tallinn**	**21 364 000**	Oslo	181 626	**Tallinn**	**5 441 000**
6	Gdansk	20 598 800	Copenhagen	171 217	Malmö	5 300 000
7	Rostock	18 700 000	**St. Petersburg**	**170 023**	Göteborg	4 600 000
8	**St. Petersburg**	**15 633 000**	**Kotka**	**162 000**	Fredrikshavn1	4 305 000
9	Brofjorden[1]	16 558 000	**Riga**	**122 231**	Turku	4 229 445
10	**Klaipeda**	**15 016 020**	**Hamina**	**114 366**	Copenhagen	4 202 181
11	Fredericia	13 600 000	Lübeck	91 000	Oslo	2 493 000
12	**Riga**	**13 315 300**	Helsingborg	75 000	Kiel	2 100 000
13	Copenhagen	11 886 316	Rauma	74 500	Rostock	1 813 450
14	Helsinki	10 750 000	**Tallinn**	**55 472**	Rønne	1 379 521
15	Helsingborg	10 112 471	Grenland	42 440	Lübeck	1 300 000
16	Grenland	9 979 000	Kristiansand	41 762	Kristiansand	1 117 551
17	Stockholm	7 700 000	Borg	34 877	Ystad	1 000 000
18	Gdynia	7 572 756	Moss	33 579	Sassnitz-M.	997 230
19	Kotka	7 400 000	Klaipeda	32 328	Vaasa	820 040
20	Naantali	7 200 000	Stockholm	29 100	Larvik	713 000

Source: BPO (2000), National Statistiques

Annexe 5 : Principales caractéristiques des ports de la Baltique orientale

	St Petersburg region	Kotka	Hamina	Tallinn	Riga	Ventspils	Liepaja	Klaipeda	Kaliningrad	Total
Max. Draught (m)	11	15.3	10	17	11	15	9.5	14.5	8.2	
No. of berths	53	37	28	58	118	60	65	152	22	593
Total length of quays (m)	8,400	5,720	3,000	10,175	13,818	11,012	8,167	19,216	3,017	
No. of RoRo berths	10	11	7	12	5	3	2	7	2	59
No. of liquid berths	1	4	4	7	6	9	3	8	1	43
Covered stores	105,000	265,000	255,000	public	180,000	185,000	54,190	77,116	60,000	1,181,306
Port capacity (mton)	30.00	12.00	13.00	45.00	20.00	80.00	7.50	30.00	8.00	245.50
Container capacity (TEU)	250,000	300,000	400,000	100,000	250,000	150,000	7,000	200,000	30,000	1,687,000
Max. lifting capacity (ton)	300	60	55	60	40	100	40	64	40	
Ongoing expansions (mton)	94.00			10.00	5.00			6.00	6.00	121.00
Ongoing container expansions (TEU)	180,000			150,000	500,000					830,000
Total cargo handling capacity (mton)	124.00	12.00	13.00	55.00	25.00	80.00	7.50	36.00	14.00	366.50
Total container handling capacity (TEU)	430,000	300,000	400,000	250,000	750,000	150,000	7,000	200,000	30,000	2,517,000

Source : Swedish Development Advisers AB, 2002.

Annexe 6 : Développement et routes d'exportation pétrolière russes en 2002

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2010
Exports	132,8	102,0	108,4	140,0	130,8	144,5	162,1	195,0	202,0	219,0	242,0	296,0
Growth	n.d.	-23%	6%	29%	-7%	10%	12%	20%	4%	8%	11%	-
Exp. / Prod.	43%	34%	35%	46%	43%	45%	47%	52%	51%	52%	54%	58%
*	Include exports of crude oil.											
Source:	The Russian Ministry of Energy, for reference see RPI (2003a); author's calculation.											

	Sea transportation	Druzhba pipe	Railway[1]	Total
Total Russian oil exports	75,1	57,4	5,4	137,9
Total oil transit via Russia	14,6	4,1	-	18,7
Grand total	89,7	61,5	5,4	156,6
Breakdown				
Total Russian oil exports	**75,1**	**57,4**	**5,4**	**137,9**
Via Transneft system	**71,2**	**57,4**	**4,4**	**133,0**
incl. Lukoil	16,2	9,3	0,4	25,9
Yukos	10,8	13,6	1,2	25,6
Surgutneftegaz	2,1	15,3	-	17,5
TNK	8,8	4,0	1,9	14,8
Sibneft	7,4	2,9	0,2	10,5
Tatneft	5,0	3,7	-	8,7
Rosneft	6,1	0,0	-	6,1
Sidanko	3,8	1,4	0,5	5,8
Slavneft	4,2	1,2	-	5,5
Bashneft	2,7	1,4	-	4,1
PSA operators	0,4	-	-	0,4
Oil bypassing Transneft system	**3,9**	-	**1,0**	**4,9**
Total oil transit via Russia	**14,6**	**4,1**	-	**18,7**
Transit of Kazakhstan	11,4	3,5	-	14,9
Transit of Azerbaijan	2,8	-	-	2,8
Transit of Turkmenistan	0,5	-	-	0,5
Belarus	-	0,6	-	0,6
Source:	The Russian Energy Ministry, for reference see RPI (2003b).			

[1] Due to the pipeline bottlenecks, the delivery blockade over Ventspils, and harsh climatic conditions in the winter 2002-2003 both in the Black Sea and the Baltic Sea, the significance of rail deliveries have increased. Feodosiya, a Ukrainian port, is now the primary destination for rail exports, having overtaken port of Tallinn.

Annexe 7 : Les grands ports de l'ex-URSS



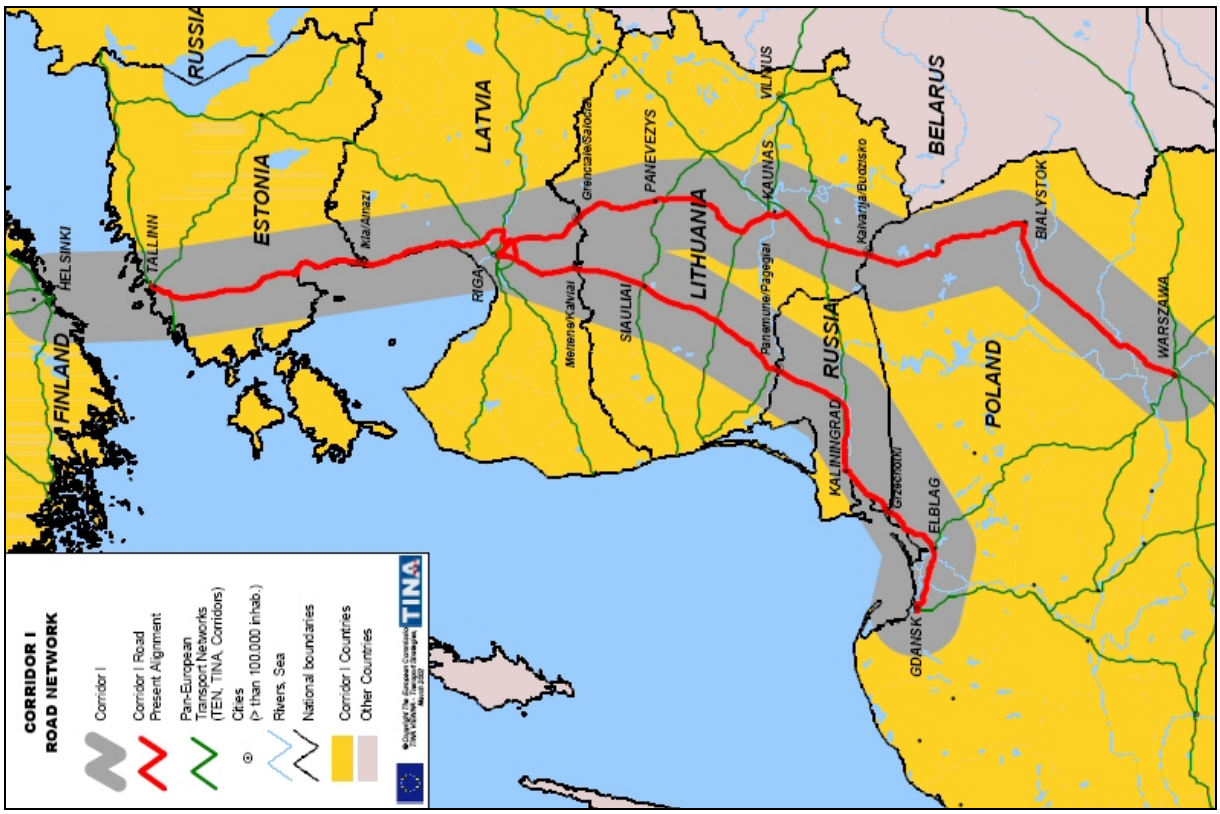
Source : [BRUNET R., ECKERT D., KOLOSSOV V., 1995].

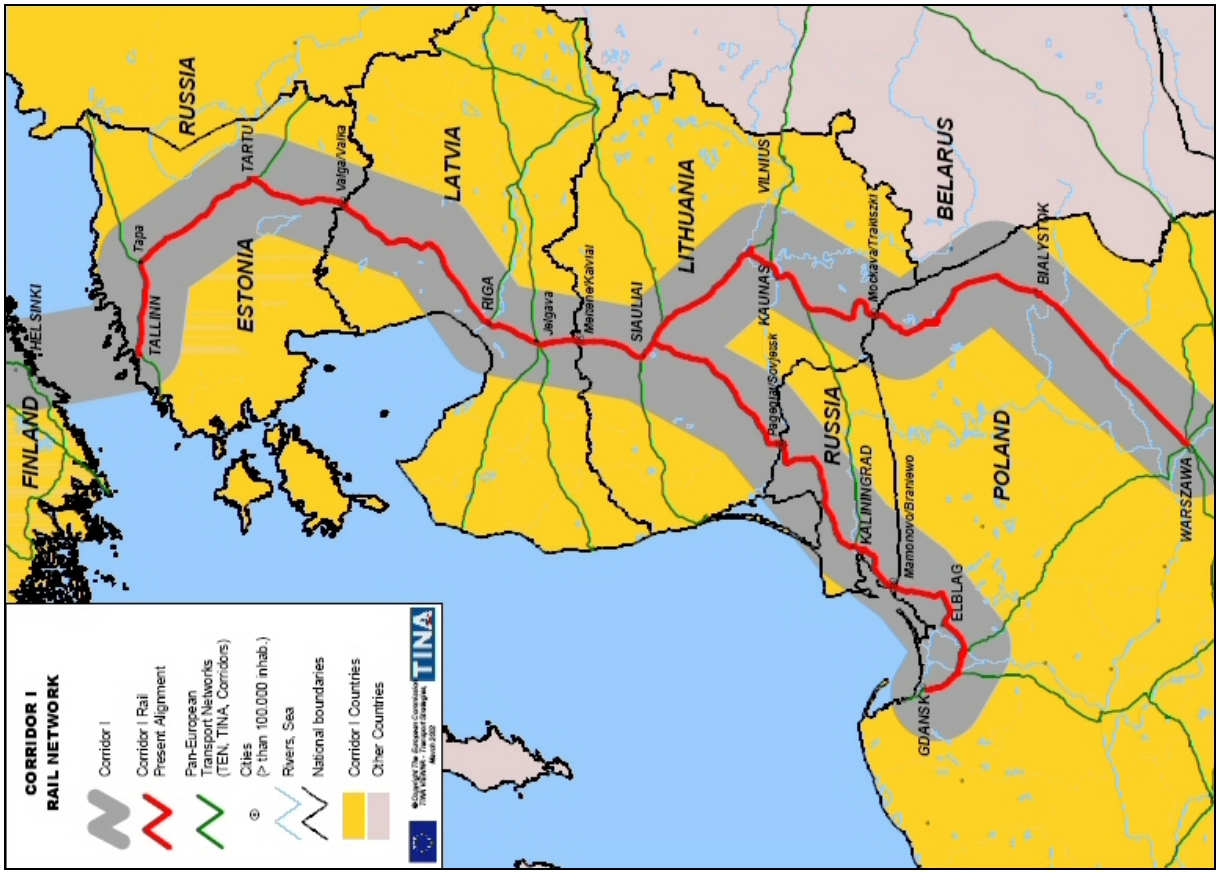
Annexe 8 : Un ferry-ferroviaire à Klaipeda



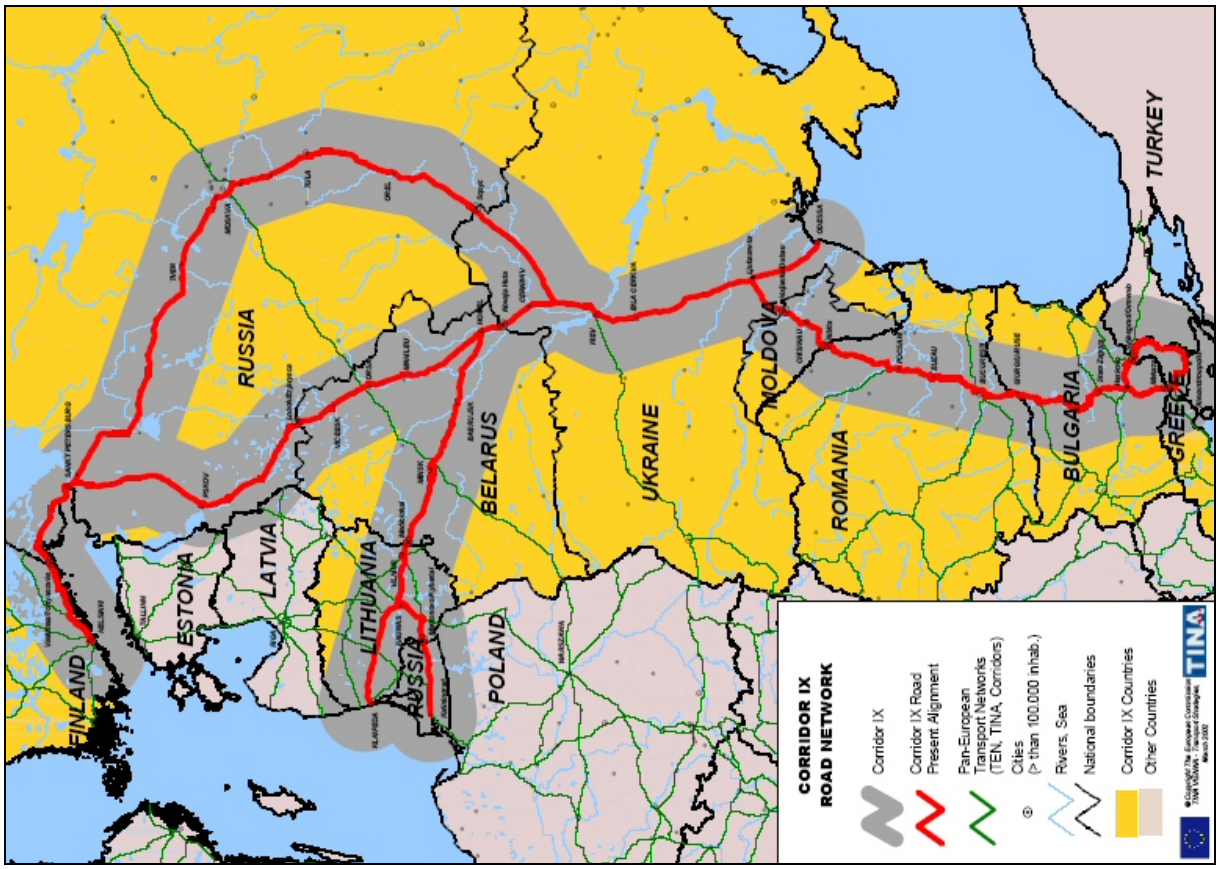
Photographie : Arnaud SERRY, 2005.

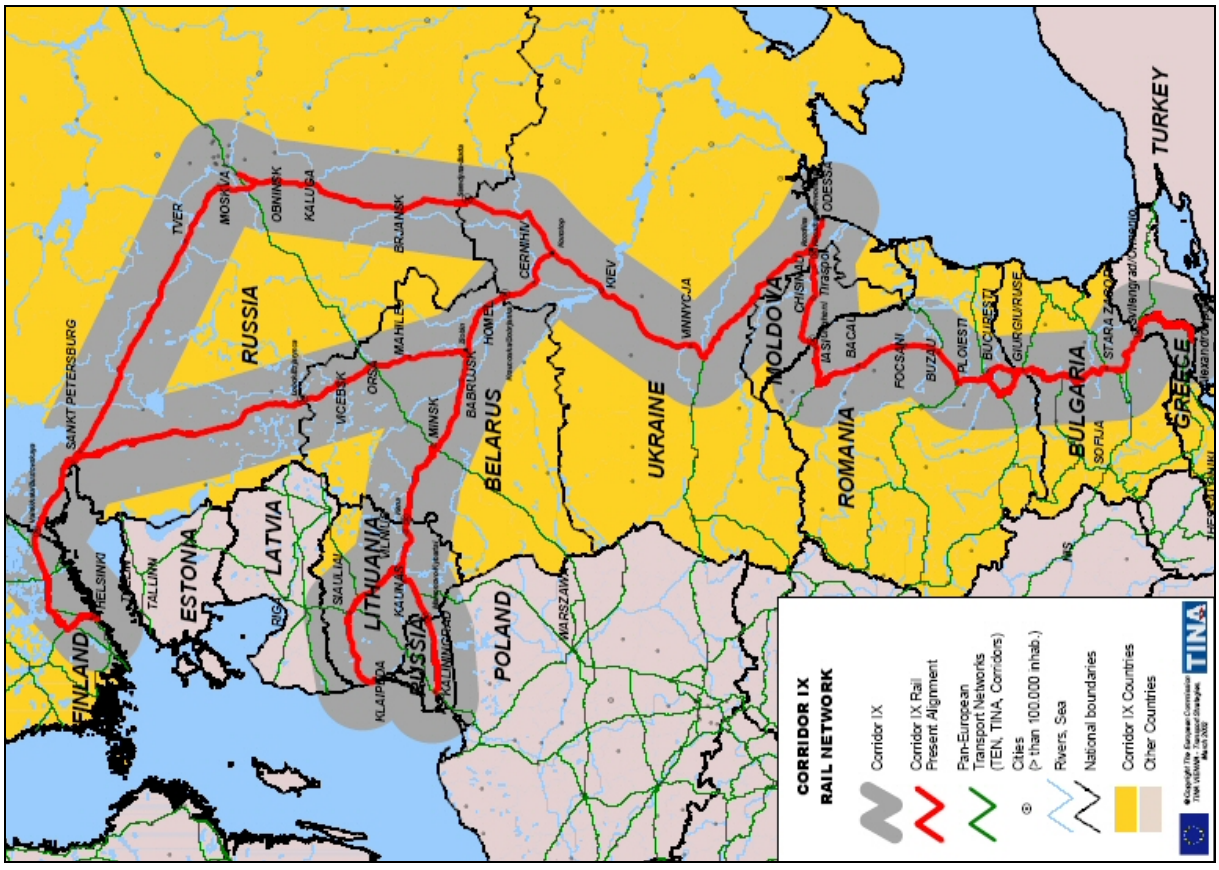
Annexe 9 : Le corridor 1, détail du réseau





Annexe 10 : Le corridor 9, détail du réseau



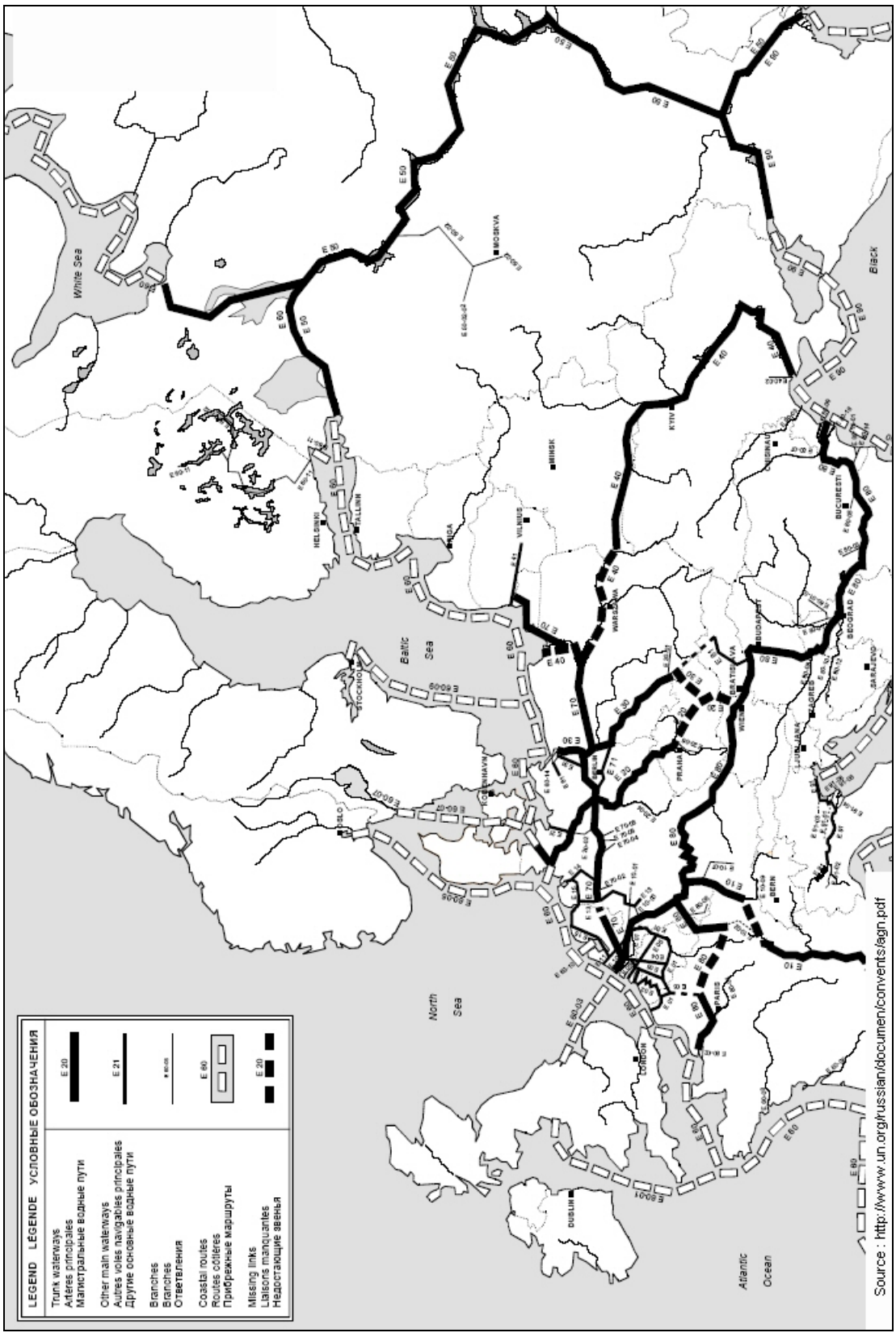


Annexe 11 : Les terminaux rouliers et conteneurs du port de Klaipeda



Source : Pramprojektas.

Annexe 12 : Les voies navigables d'importance internationale en Europe



Annexe 13 : Comparaison des temps de trajets route / mer en 1998

Land route: Frankfurt – Görlitz – Warsaw – Kalvarija – Vilnius	
Franfurt – Görlitz: 585 km at 70 km.h^{-1}	8 h 21 min
1 ×45-min break	45 min
Waiting time at border post Görlitz (D/PL)	9 h
Görlitz – Kalvarija: 783 km at 50 km.h^{-1}	15 h 40 min
3 ×45-min breaks+ 9 h	11 h 15 min
Waiting time at border post Kalvarija (PL/LT)	6 h
Kalvarija – Vilnius: 175 km at 50 km.h^{-1}	3 h 30 min
Total journey time (approx.):	*54 h 31 min*
Frankfurt/Main – Saβnitz/Mukran – Klaipeda – Vilnius	
Frankfurt – Saβnitz 562 km motorway at 70 km.h^{-1}	8 h
+ 135 km overland route at 60 km.h^{-1}	2 h 15 min
2 ×45-min breaks	1 h 30 min
sailing time	18 h
assumed terminal waiting time both ends in total	12 h
Klaipeda – Vilnius 307 km motorway at 70 km.h^{-1}	4 h 23 min
Total journey time (approx.):	*46 h 8 min*
Frankfurt/Main – Kiel – Klaipeda – Vilnius	
Frankfurt – Kiel 589 km motorway at 70 km.h^{-1}	8 h 25 min
1 ×45-min break	45 min
sailing time	28 h
assumed terminal waiting time both ends in total	12 h
Klaipeda – Vilnius 307 km motorway at 70 km.h^{-1}	4 h 23 min
Total journey time (approx.):	*53 h 33 min*

Source : [JAUERNIG C., ROE M, 2001]

BIBLIOGRAPHIE

ANTOLA E., KIVIKARI U., « Baltic Sea Region – A Dynamic Third of Europe », Pan-European Institute Turku School of Economics and Business, Turku, 2004, 36 p.

APRELEV S., « Aspects méditerranéens de la Baltique » in Revue de l'INDEMER, n°5, 1997, 7 p.

ASSMANN T., « Les ports baltes tributaires de la Russie ? », in Journal pour le transport international n°21, 2000, 2 p.

AUFFRAY, BAUDOIN, COLLIn et al., « La puissance soviétique et la mer », L.S.C., Paris, 1991, 162p.

BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (sous la direction de), « Encyclopédie de Géographie », Economica, Paris, 1995, 1167 p.

BAILLY A., SCARIATI R., « Voyage en géographie », Economica, Paris, 1999, 105 p.

BASCOMBE A., « Battle of the Baltic » in Containerisation International, London, 1997, 2 p.

BAUCHET P., « Le Transport maritime», Cyclope, Paris, 1992, 145 p.

BAVOUX J.J., CHARRIER J-B., Transports et structuration de l'espace dans l'Union Européenne, Masson, paris, 1994, 222 p.

BAYOU C., « Etats baltes : des trajectoires variées pour une même orbite » in *Revue française de géoéconomie* n°11, Paris, 1999, 19 p

BAYOU C., «L'énergie : dernier facteur russo-balte ?» in *Regard vers l'Est*, n°19, 2000, 4 p.

BAYOU C, « Saint-Pétersbourg : capitale russe de la mer Baltique ? », in *Les cahiers de CREMOC* n°34, Paris, 2002, 55 p.

BAYOU C., « La place de Saint-Pétersbourg dans la nouvelle Russie », Thèse de Civilisation option géographie, Institut National des Langues et Civilisations Orientales, 2003, 406 p.

BAYOU C. (Sous la direction de), « Itinéraires baltes. Estonie, Lettonie, Lituanie», Editions Regard sur l'Est, Saint-Gratien, 2005, 102 p.

BAZIN M. et PEROUSE J.F. « Dardanelles et Bosphore, les détroits turcs aujourd'hui » in *Cahiers de **G**éographie du Québec*, Volume 48, n° 135, décembre 2004, 24 p.

BEHRENDT D., « The Importance of Ports in the Transport Chain - Challenges and Opportunities" in *4-Th International Conference Transport & Logistics In International Trade*, 3 décembre 2003, Tallinn, 4 p.

BERNACKI D., « Port competitiveness and regional economy », in The Baltic Sea motorways, Gdansk, 2004, 20p.

BERTRAND X., LITVINIENE D., MONTALBANO S., « Le transport ferroviaire dans les pays baltes» in Lettre des pays baltes n°5, Riga, 2003, 4 p.

BEVERSKOG P., EDGREN P., JARLBORG A., «European Union enlargment in the Baltic Sea region, consequences for the swedish ship owners», Master Thesis, Université de Göteborg, 2003 , 169 p.

BLANC-NOEL N., « Changement de cap en mer Baltique », Fondation pour les études de défense nationale, 1992, 106 p.

BLANC-NOËL N. (Sous la direction de), « La Baltique, une nouvelle région en Europe », L'Harmattan, Paris, 2002, 173 p.

BORTELIENE V., « 2K ekonominis rezultatas – nulis tonų krovinių », in *Jura* n°2004/1, 2004, 2 p.

BRODIN A., « Ports in transition in countries in transition, The changing situation for ports in Russia and the Baltic states in times of geopolitical and economical transition », Licentiated Thesis, Department of Human and Economic Geography, University of Göteborg, 2000, 254 p.

BRODIN A., « Baltic Sea ports and russian foreign trade – Studies in the economic and political geography on transition », Thèse de Géographie, Department of Human and Economic Geography , University of Göteborg, 2003, 372 p.

BRONSHTEIN M., « The problems of the Baltic corridor in new environs » in *Fourth International Conference « Transport & Logistics in International Trade »*, 3 décembre 2003, Tallinn, 3 p.

BRUNET R., ECKERT D., KOLOSSOV V., « Atlas de la Russie et des pays proches », Belin-Reclus, Paris, 1995, 208 p.

BRUNET R., MARCHAND J.P., RIQUET P., « Europe du Nord, Europe médiane », in *Géographie Universelle*, Belin-Reclus, Paris, 1996, 480 p.

BRUNET R., REY V., « Europes orientales, Russie, Asie centrale » in *Géographie Universelle*, Belin-Reclus, Paris, 1996, 480 p.

CABANNE C., CHAUSSADE J., CORLAY JP. et al., « Géographie humaine des littoraux maritimes », SEDES, Paris, 1998, 471 p.

CABANNE C., SIDOROVA V., TCHISTIAKOVA E., La Russie aujourd'hui, Sirey, Paris, 1996, 158 p.

CABOURET M., KOSTRUBIEC B., « Espace baltique, problématique et enjeux » in *Revue française de géoéconomie* n°11, Paris, 1999, 22 p.

CAPPUCCILLI J.F., NOTTEBOOM T., « Prospects for short sea shipping in the Baltic Sea Region in light of expected spatial shift in production networks in the EU » in Meeting of Association of American Geographers, Denver, 5-9 avril 2005, 32 p.

CHAMPONNOIS S., DE LABRIOLLE F., « Dictionnaire historique de la Lituanie », Armeline, Crozon, 2001, 315 p.

CHAMPONNOIS S., DE LABRIOLLE F., « Estoniens, Lettons, Lituaniens. Histoire et destins », Armeline, Crozon, 2004, 330 p.

CHICOUENE M., SKUPAS L.A., « Parlons Litanien, Kalbekime Lietuviskai », Collection Parlons, L'Harmattan, Paris, 2003, 291 p.

CLAVAL P., « Initiation à la géographie régionale », Collection Université, Nathan, Paris, 1995, 288 p.

CLAVAL P., « Epistémologie de la Géographie », Collection *Université*, Nathan, Paris, 2001, 266 p.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, Bruxelles, 2001, 137 p.

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, « Le deuxième plan d'action pour la dimension septentrionale, 2004-2006 », Bruxelles, juin 2003, 45 p.

CORDTS M., MAUDRICH E., « Report on the development of port related transport corridors and sustainable regional development » in *Baltic Transport Communication and Regional Development Program*, Hambourg, 2000, 86 p.

CORDUBAN C., « La région de la mer Noire dans le contexte de l'élargissement de l'Union Européenne », mémoire de Master, Institut Européen des Hautes Etudes Internationales,

Nice, mai 2004, 106 p.

CORNETT A. P., « Regional integration through trade in the Baltic Rim Region » in *Interreg IIC project Urban systems and urban networking in the Baltic sea region*, Horshlom, 2002, 6 p.

CREL F., « Un port en mutation » in *Crédit lyonnais international*, Paris, janvier 2001, 2 p.

DAFFLON D., « L'avenir de Kaliningrad dans la nouvelle Europe : Isolement ou intégration ? », Mémoire d'études, Institut européen de l'Université de Genève, 2004, 117 p.

DAMIEN M.M., « La politique européenne des transports », Que sais-je ?, PUF, Paris, 1999, 128 p.

DEBRIE J., ELIOT E., SOPPE M., « Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires: exemple d'application au port de Hambourg » in *Mappemonde*, n°79, Montpellier, Mars 2005, 12 p.

DION Y. & LACOUR C., « La revanche du sectoriel et le renouveau de l'espace », in *Revue canadienne des sciences régionales*, vol 23, 2000, 19 p.

DOLLFUS O., « L'espace géographique », Que sais-je ?, PUF, Paris, 1970, 128 p.

DOLLFUS O., « L'espace Monde », Economica, Paris, 1994, 112 p.

DU CASTEL V. « L'équilibre instable de la zone baltique », L'Harmattan, Paris, 2002, 262p.

DUCRUET C., « Les villes-ports, laboratoire de la mondialisation », Thèse de Géographie et d'Aménagement, Université du Havre, 2004, 435 p.

DUPUY G., « Géographie et économie des réseaux » in *L'espace géographique*, Tome XXII, n°3, 1993, 16 p.

DUSSOUY G., « Eau et espace politique : voie navigable et intégration territoriale des grands espaces », in *Festival International de Géographie de Saint-Dié des Vosges*, 2003, 5 p.

DUSSOUY G., « Politique des voies navigables et intégration territoriale du Mercosur et de l'Union européenne » in A*nnuaire Français de Relations Internationales*, Vol 5, Paris, 2005, 20 p.

FERRO M. (sous la direction de), L'état de toute les Russies Les états et les nations de l'ex-URSS, La découverte, Paris, 1993, 446 p.

GAIBROIS C., « La Lettonie ou le tremplin sur la Russie », in *Journal pour le Transport*

International, octobre 1999, 2 p.

GEDVILAS V., LAZAUSKIENE L., VIRBICKAS J., « The Butinge Oil Terminal », Baltic Eco, Vilnius, 1997, 165 p.

GENTE R., « La mer Noire ouvre l'horizon de la Géorgie » in *Regard sur l'Est*, Dossier n°33, Paris, 1 avril 2003, 4 p.

GROSDIDIER DE MATONS J., « Droit, économie et finances portuaires », Presses de l'Ecole Nationale de Ponts et Chaussées, Paris, 1999, 1095 p.

GUILLAUME J., « Réseaux portuaires, segments de façade et recompositions régionales » in *Réseaux de transports, flux et recompositions régionales*, Journées de la Commission de Géographie des Transports, Le Havre, 5-6 septembre 2001, 7 p.

HANELL T., BENGS C., BJARNADOTTIR H., SPIEKERMANN K., « The Baltic Sea Region yesterday, today and tomorrow – main spatial trends", Nordic Centre for Spatial Development (nordregio), Stockholm, 2000, 218 p.

HÄNNINEN S., RYTKÖNEN J., « Oil transportation and terminal development in the Gulf of Finland", VTT Industrial Systems, Helsinki, 2003, 151 p.

(http://www.vtt.fi/inf/pdf/publications/2004/P547.pdf)

HERNESNIEMI H., « Barriers to economic cooperation of baltic rim countries », The Research Institute of the Finnish Economy, Helsinki, 1996, 46 p.

HYZY V., « Vers une nouvelle donne portuaire dans les pays baltes ? », Mémoire de DESS communication et logistique des échanges internationaux, Université de Paris IV Sorbonne, 1996, 177 p.

HYZY V., «Vers 1'affirmation d'une nouvelle maritimité dans les villes portuaires baltes» in *Bulletin de I 'Association des Géographes Français,* Paris, 1998, 5 p.

INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, « Shipping statistitics yearbook 1998 », Brême, 1998, 494 p.

INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, « Shipping statistitics yearbook 2003 », Brême, 2003, 456 p.

JAUERNIG C., ROE M., « International logistics in Lithuania at a time of transition » in *Transport Reviews*, Vol. 21, N° 1, 2001, 18 p.

KALLSTROM L., « Sea Transports in the Baltic Sea, trends and consequences for urban

structure and regional development in the Baltic Sea Region », in *MATROS Project*, Stockholm, 2000, 50 p.

KEMPE I., VAN MEURS W., & AL, « Stategies of direct neighbourhood for the Baltic Sea Region and Northwestern Russia », in *euintegration.net publications*, 1999, 45 p.

KING M., « Breaking away from the russian bear » in *International Bulk Journal*, avril 2001, 7 p.

KIVIKARI U., «La nouvelle géographie de l'Europe du nord» in *Acces*, 1998, 2 p.

KOVACS G., SPENS K.M., VELLENGA D., « Transportation and logistics networks in the Baltic States : keys for successful economic development and integration into the E.U. » in *Ekonomika* n° 68, 2004, 14 p.

KUNTH A., « Le port de Saint-Pétersbourg : de grandes ambitions », in *Le courrier des pays de l'Es*t n° 1007, La documentation française, Paris, 2000, 10 p.

KUNTH A., THOREZ P., « Frontières et transport, frontières de transport : Continuités, mutations et transition entre l'Ouest et l'Est de l'Europe» in *Revue d'Etudes Comparatives Est-Ouest, vol 36, n°3,* 2005, 32 p.

LACOSTE R., MAS S., TERRASSIER N., « Elargissement de l'Union Européenne : faits et enjeux maritimes et portuaires des nouveaux Etats membres », in *synthèse de l'ISEMAR*, n° 54, 2003.

LAMANDE V., « Kaliningrad : l'enclave russe de l'espace baltique » in *Revue française de géoéconomie* n°11, Paris, 1999, 10 p.

LAURILA J., « Determinants of transit transports between the European Union and Russia », in BOFIT On line No. 1, Bank of Finland Institute for Economies in Transition, Helsinki, 2002, 51 p.

LECHEVALLIER Y. (sous la direction de), « Coopération décentralisée avec les États baltes : une opportunité ? », *Agence COOP DEC Conseil,* Boulogne Billancourt, 2005, 60 p.

LE MESTRE P., « L'élargissement de l'Europe et la Roumanie : quels enjeux pour les ports ? », in *L'élargissement de l'Union Européenne et la Roumanie : problèmes et perspectives*, Presses Universitaires du Havre et de Rouen, 2003, 21 p.

LIUHTO K.? « Shipments of russian oil via the Baltic Sea, a source of integration or disintegration in Europe ? », Turku School of Economics and Business Administration, 2003, 35 p.

LLOYD'S LIST, « Ports of the world 2002 », Informa UK Ltd, London, 1035 p.

LÖFBERG O. (sous la direction de), « SebTrans Link, Final Report », Växjö, novembre 2005, 40 p.

LOROT P., « Les Pays Baltes », Que sais-je ?, PUF, Paris, 1991, 128 p.

LOROT P., « Les Pays Baltes et l'élargissement de l'Union européenne » in A*nnuaire Français de Relations Internationales*, Vol 4, Paris, 2003, 10 p.

MANNICHE J. (sous la direction de), « Searching and Researching the Baltic Sea Region » in *Proceedings from an international research seminar*, Bornholm, 1998, 184 p.

MARCADON J., « L'évolution récente de l'activité maritime et portuaire dans les pays de la Baltique » in *Bulletin de l'association des géographes français*, Paris, 1998, 8p.

MARCADON J., « Enjeux économique set politiques des pertuis maritimes (détroits et canaux interocéaniques) » in *Bulletin de l'association des géographes français*, 1999, 11 p.

MARCHAND P., «La Baltique et l'ouverture a l'Ouest de la Russie» in *Bulletin de l'Association des Géographes Français,* 1998, 4 p.

MARIN A., « Les vraies fausses capitales de la mer Baltique in *Regard sur l'est*, avril 2004, 4 p.

MATHIAS E., « Dix ans d'indépendance balte, d'une union à l'autre ? », in *Les Etudes du CERI*, Paris, 2001, 36 p. (http://www.ceri-sciencespo.com/publica/etude/etude76.pdf)

MERENNE E., « Géographie des transports », Nathan Université, Paris, 1995, 192 p.

MOROZOV V., « The Baltic States in Russian foreign policy discourse : can Russia become a baltic country ? » in *The Baltic States : New Europe or old?*, 22-23 janvier 2004, University of Glasgow, 37 p.

MOULIN J., « Une mer au croisement des flux d'énergie », in *Regard sur l'Est*, Dossier n°33, Paris, 1 avril 2003, 3 p.

OJALA L., « Baltic States' seaport terminals, focal points for the region » in *Baltic ports & shipping : challenges, implications & opportunities for the Baltic Sea motorway, 11-12 mai 2004, Gdansk*, 2004, 16 p.

OJALA L., KOSKINEN M.M., « Development of the Baltic States ports » in *New Europe 2020 - Visions and Strategies for Wider Europe, 27-28 aout 2004,* Turku School of Economics and Business Administration, 2004, 19 p.

OJALA L., QUEIROZ C., TAPO N., « Developments in the transport sector of the Baltic States » in *New Europe 2020 - Visions and Strategies for Wider Europe, 27-28 aout 2004,* Turku School of Economics and Business Administration, 2004, 15 p.

OJALA L., QUEIROZ C., « Transport sector restructuring in the Baltic States", in a Seminar held in Riga on November 16-17, 2000, 151 p.

ORCIER P., « Effets frontières, recompositions et reconnexions dans l'espace baltique », in *Cafe-Geo.net*, octobre 2005, 3 p.

OSJD (Organisation pour la coopération des chemins de fer), Rapport statistique 2000, Varsovie, 2001.

PARLIAMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA, "Law on ports, Riga", 1994, 12 p.

PARLEMENT EUROPEEN, « Politique des transports et élargissement de l'Union Européenne », Fiche thématique n°44, Luxembourg, 1999, 31 p.

PARREAU C., « Les ports de commerce moyens du versant manche-atlantique français : étude géographique », Thèse de Géographie, Université de Nantes, 2001, 487 p.

PASKOFF R., « Les littoraux, impacts des aménagements sur leur évolution », Collection *U*, Armand Colin, Paris, 1998, 260 p.

PAAS T., « Gravity Approach for exploring Baltic Sea Regional Integration in the Field of International Trade », 2002 in *HWWA seminar, European Integration and Spatial Development*, 7 février 2002, Hambourg, 41 p.

PAULAUSKAS V., « The role of the eastern baltic ports in transcontinental transportation », in *Jura*, Klaipeda, décembre 1999, 2 p.

PELTO E., « Environmental risk of the increasing oil transportation in the gulf of finland », *Electronic Publications of Pan-European Institute*, 2003, 36 p. (http://www.tukkk.fi/pei)

PERON F., RIEUCAU J., « La maritimité aujourd'hui » L'harmattan, Paris, 1996, 336 p.

PLASSERAUD Y., « Les Etats baltiques, les sociétés cigognes », Armeline, Crozon, 2003, 437 p.

PINOT J.P., « La mer Baltique » in Encyclopédie Universalis, version électronique 8 de l'Encyclopædia Universalis, 2002.

PURJU A., « Foreign trade between the Baltic States and Russia : trends, institutional settings and impact of the EU enlargement », in *Electronic Publications of Pan-European Institute,* Turku School of Economics and Business Administration, 2004, 26 p.

PUY G., « Géographie et économie des réseaux » in *L'espace géographique*, Tome XXII, n°3, 1993, 16 p.

RADVANYI J., « L'URSS : régions et nations », Masson, Paris, 1990, 295 p.

RADVANYI J., « La nouvelle Russie », Armand Colin, Paris, 2000, 418 p.

RADVANYI J., « Les transports dans l'espace russe » in *Bulletin de Liaison des Professeurs d'Histoire-Géographie de l'Académie de Reims*, N°25, 2001, 5 p.

RADVANYI J. (sous la direction de), « Les Etats postsoviétiques, identités en construction, transformations politiques, trajectoires économiques », Armand Colin, Paris, 2003, 235 p.

ROQUES G., « Guerres, conflits et recompositions spatiales » in *Colloque Inter IREHG : Guerres et conflits*, Chambéry, octobre 2002, 9 p.

RUBY LARSEN M., « Baltic Sea Cooperation Beyond 2000 -Visions and Strategies on the Local and Regional Level », Baltic Sea States Subregional Co-operation, Malmö, avril 2000, 19 p.

RUCKER L., « Le pétrole russe », Synthèse n°97 pour la fondation Robert Schuman, Paris, 2003. (http://www.robert-schuman.org/Synth97.htm)

RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., « Statistical analyses of the Baltic maritime traffic », VTT Industrial Systems, 2002, 149p.

SAKALYS A., « The development of logistics centres : important factor of increasing transport sector efficiency » in *The 4-th International Conference "Transport & logistics International Trade"*, Tallinn, 2003, 6 p.

SAVY M., « Logistique et territoire » in *L'espace géographique*, Tome XXII, n°3, 1993, 8 p.

SERRY A., "La desserte de la Russie par les ports de la Baltique", Mémoire de DEA Géographie, Université du Havre, 1999, 120 p.

SERRY A., « Les ports baltes et roumains face à l'élargissement : des trajectoires similaires », in *L'élargissement de l'Union Européenne et la Roumanie : problèmes et perspectives*, Presses Universitaires du Havre et de Rouen, 2003, 12 p.

SPOHN M., « La Finlande la charnière Est-Ouest » in *Journal pour le transport international* n°38, Paris, 1996, 2 p.

Swedish Development Advisers AB, « Geopolitics and Baltic ports , Development Prospects for the Port of Baltisk », Gothenburg, 2002, 52p.

STÄLVANT C.E., « Suède et Baltique sans frontières », Institut suédois, mai 2004, 4 p. (http://www.sweden.se/templates/cs/4).

SWEDISH INSTITUTE FOR TRANSPORT AND COMMUNICATION ANALYSIS (sous la direction de), Matros Final Report, « Maritime Transport in the Baltic Sea Region from a spatial development perspective », Stockholm, 2001, 128 p.

SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION, « Baltic maritime outlook 2000 », Noorköping, 1999, 205p. http://www.sjofartsverket.se/tabla-d/pdf/d14/rapporter/BM-outlook-2000.pdf

SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION, « Action Plan for Maritime Transport in the Baltic Sea Region », Norrkoping, 2003, 25 p.

TEIBERIS L., « La Lituanie », Karthala, Paris, 1995, 172p.

TERRASSIER N., *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières,* Moreux, Paris, 1997, 320 p.

TETART F., « L'envol européen des Etats Baltes » in *Le courrier des pays de l'Es*t n° 1048 , La documentation française, Paris, 2005, 9 p.

THOREZ P., « L'économie des transports dans l'ex-URSS » in *Le courrier des pays de l'Es*t n° 363 , La documentation française, Paris, 1991, 35 p.

THOREZ P., «Les transports maritimes dans les Etats issus de l'URSS» in *Le courrier des pays de l'Est,* n°426, 1998, 26 p.

VALLEGA A., « From ports to the port system : a geographical explanation » in *Ports et mers, mélanges maritimistes offerts à André Vigarié*, Paris, paradigme, 1986, p 147-155 (485p).

VAN KLINK H.A., « Creating port networks : the case of Rotterdam and the Baltic region »

in *International Journal of transport Economics*, Vol. XXIV n°3, Pise, octobre 1997, 15 p.

VASILYEF V., « Future shipment of russian oil : possibility and risk » in *Seminar on maritime safety research in the Baltic Sea*, 24-25 mars 2004, World Maritime University, Malmö, 14 p.

VIGARIE A., 1979, « Ports de commerce et vie littorale », Hachette, Paris, 495 p.

WACKERMANN G., REY V., AQUATIAS C., « Mutations en Europe médiane », SEDES, Paris, 1997, 416p.

SITES INTERNET

Ports

Constanta, http://www.constantza-port.ro/

Copenhague/Malmö, http://www.cmport.com

Göteborg, http://www.portgot.se

Hambourg, http://www.hafen-hamburg.org

Hamina, http://www.hamina.fi/satamal

Helsinki, http://www.hel.fi/port

Kaliningrad, http://www.russeeds.ru/port

Klaipeda, http://www.port.lt

Kotka, http://www.port.kotka.fi

Liepaja, http://www.lsez.lv

Lübeck, http://www.lhg-online.de

Novorossiisk, http://www.ncsp.nross.ru/

Oslo, Oslo : http://www.ohv.oslo.no/

Oust Louga, http://www.ust-luga.ru

Riga, http://www.freeportofriga.lv/

Rostock, http://www.rostock-port.de/

Saint-Pétersbourg, http://www.pasp.ru

Tallinn, http://www.ts.ee

Uolu, http://www.ouluport.com/

Ventspils, http://www.portofventspils.lv/

Vyborg, http://www.vyborg.ru/org/baff/55.htm

Vysotsk, http://www.vyborg.ru/org/baff/66.htm

Entreprises maritimes

Achemos Grupe, http://www.achemosgrupe.lt/

Baltic Container Terminal , http://www.bct.lv/

Béga, http://www.bega.lt/

Eurodek, http://www.eurodek.com/

Klaipedos Nafta, http://www.oil.lt/

Klaipeda steevedoring Company, http://www.klasco.lt

Laskana Timber port, http://arcus.lv/laskana/

Lithuanian Shipping Company, http://www.lisco.lt/

Pakterminal, http://www.pakterminal.ee/

Petrolesport, http://english.plp.settler.spb.ru/

Port Commercial Maritime de Kaliningrad, http://scport.net/

Port Maritime de Saint-Pétersbourg (PSP), http://www.seaport.spb.ru/

Terrabalt LSEZ, http://www.terrabalt.lv/

Ventspils Nafta, http://www.vnt.lv/latviski/index.htm

North Western Shipping Company : http://www.nwsc.spb.ru/

Autre sites exploités

Administration de l'Oblast de Kaliningrad : http://gov.kaliningrad.ru/

Association des ports finlandais : http://www.finnports.com/first.php

Association des ports suédois : http://www.transportgruppen.se/

Atlas Transmanche : http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr

Baltic Data : http://www.balticdata.info/

Baltic Port Organization : http://etc2.colo.pi.se/balticports/

CNUCED : http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intItemID=2068&lang=2

CPMR, Commission Mer Baltique, Groupe de travail Transport : http://pn.nfk.no/bsc/

Département Lituanien des Statistiques : http://www.std.lt/

Estonian railways : http://www.evr.ee/

Eurostat : http://europa.eu.int/comm/eurostat/

Finnish Maritime Administration : http://www.fma.fi/e/

Grida : http://www.grida.no

INED : http://www.ined.fr

Jura « Tarptautinis Verslo Zurnalas », http://www.jura.lt

La hanse: http://www.hanse.org/

Ministère des transports letton (dédié au transit) : http://www.transport.lv

Office Statistique Estonien : http://www.stat.ee/

Organisation Maritime Internationale http://www.imo.org/

RODRIGUE, J-P et al. (1998) *Site Web Géographie des Transports*, Hofstra University, http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/index.html

Seanews, http://www.seanews.ru/

SebTrans, http://www.sebtrans.com

Transport maritime a courte distance : http://www.shortsea.info

Union des Villes de la Baltique : http://www.ubc.net/

VASAB 2010 : http://www.vasab.org.pl

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Evolution du trafic en Baltique de 1989 à 2002 23
Figure 2 : Codeur couleur appliqué dans les documents graphiques 25
Figure 3 : Emboîtements d'échelle dans la région Baltique 31
Figure 4 : Caractéristiques de l'espace maritime baltique 34
Figure 5 : Les détroits danois, contraintes et supports de l'activité maritime 36
Figure 6 : Carte des glaces en baltique selon la rigueur des hivers 39
Figure 7 : Les navires au port Saint-Pétersbourg 40
Figure 8 : Utilisation du sol à l'est de la Baltique 45
Figure 9 : Densités de population en Baltique en 1998 50
Figure 10 : Présentation des ports de la façade orientale de la Baltique 56
Figure 11 : Structure et origine par pays du trafic du port de Tallinn en 2002 56
Figure 12 : Les relations commerciales entre les Etats de la Baltique en 1999 58
Figure 13 : La Hanse au XVe siècle 64
Figure 14 : Trafic des ports de la Baltique orientale en 1989 68
Figure 15 : Les réseaux transeuropéens de transport en Baltique 75
Figure 16 : Les réseaux terrestres de transport en Baltique orientale 86
Figure 17 : Projection du développement du trafic maritime dans des Etats baltiques 91
Figure 18 : Les principaux ports de la Baltique en 1996, leur trafic dominant et la situation en 2002. 97
Figure 19 : Evolution générale du tonnage des ports de la Baltique orientale 100
Figure 20 : Les ports de la Baltique orientale de 1989 à 2002 101
Figure 21 : Evolution relative du trafic portuaire entre 1989 et 2002 105
Figure 22 : Volume et croissance du trafic par port entre 2000 et 2002 106
Figure 23 : Volume et croissance du trafic conteneurisé par port entre 2000 et 2002 110
Figure 24 : Les mouvements de navires en Baltique en 1998 115
Figure 25 : Acteurs publics et privés dans les ports baltes 120
Figure 26 : Ports desservis par des lignes régulières avec la Baltique orientale en 2002 125
Figure 27 : Les ferries en Baltique en 1998 132
Figure 28 : Evolution du trafic passagers du port de Tallinn 133
Figure 29 : maquette du terminal pour paquebots de Klaipeda 136
Figure 30 : La croisière à Tallinn en chiffres 137
Figure 31 : Schématisation des avant-pays des ports de la Baltique orientale 138
Figure 32 : Evolution du transit dans le port de Kotka de 1995 à 2003 143
Figure 33 : Le terminal de Mussalo 144
Figure 34 : Evolution du trafic conteneurisé dans le port de Hamina 145
Figure 35 : Répartition du trafic par manutentionnaire à Tallinn en 2002 148
Figure 36 : Déchargement d'un train d'hydrocarbure à Muuga 149
Figure 37 : Le principal terminal pour conteneurs de Riga : Baltic Container Terminal 155
Figure 38 : Structure du trafic du port de Klaipeda de 1990 à 2002 162
Figure 39 : Le terminal Sealine de Butinge 163
Figure 40 : Port de Saint-Pétersbourg et infrastructures de transport 168
Figure 41 : Les ports russes du Golfe de Finlande 172
Figure 42 : Transit russe dans les port de la rangée (Millions de tonnes) 175
Figure 43 : Evolution et structure du trafic pétrolier de 1997 à 2004 179
Figure 44 : Principaux oléoducs et terminaux d'exportations du pétrole russe 183
Figure 45 : Comparaison du trafic pétrolier entre 1997 et 2002 192
Figure 46 : Vers une concentration du trafic dans le Golfe de Finlande 193

Figure 47 : Les exportations pétrolières russes en Baltique à l'horizon 2012 (scénario optimiste) 196
Figure 48 : Des routes alternatives pour les exportations pétrolières 198
Figure 49 : Trafic des ports de la Baltique orientale (première moitié 2004) 212
Figure 50 : Parts modales rail / route dans les PECO septentrionaux (2000) 215
Figure 51 : Typologie spatio-temporelle des ville-ports baltes 221
Figure 52 : Poids portuaire et urbain en Baltique orientale 224
Figure 53 : Le système des cinq mers 226
Figure 54 : Hambourg, hub régional de la Baltique 235
Figure 55 : Principales liaisons entre Hambourg, son arrière-pays et la Baltique 237
Figure 56 : Schématisation du cabotage maritime 241
Figure 57 : Les autoroutes de la mer 246
Figure 58 : Ports baltes et occidentaux face à la théorie 248
Figure 59 : Le tracé du train *Viking* 254
Figure 60 : Les corridors entre la russie et l'Ouest 258
Figure 61 : Structure du transit entre la Russie et l'UE en 1999 (%) 264
Figure 62 : Les possibilités de transit par la Lettonie 267
Figure 63 : Evolution du transit par le port de Klaipeda 268
Figure 64 : Transit par pays dans le port de Klaipeda (janvier-juin 2004) 269
Figure 65 : Les flux commerciaux intrabaltiques en 2003 278
Figure 66 : Importations et investissements étrangers directs par pays ayant leur origine en Baltique en 1997 280
Figure 67 : Exportations vers la Baltique par les ports allemands (moyenne de 1993 à 1997) 284
Figure 68 : Schématisation de la circulation maritime en Baltique orientale 286
Figure 69 : Typologie des villes-ports européennes en 2000 292
Figure 70 : Corridors associés au projet *SebTrans* 296
Figure 71 : Régions membres de la commission mer Baltique de la CPMR 298
Figure 72 : Les zones protégées en mer Baltique 302
Figure 73 : Nombre de rejets illégaux d'hydrocarbures en mer Baltique de 1988 à 2001 304
Figure 74 : accidents de pétroliers en mer Baltique, 1989 - 1998 305
Figure 75 : Effet des processus d'intégration sur les flux et les réseaux 316
Figure 76 : Structure spatiale de la Baltique orientale 318

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Aspects démographiques des états de la rive orientale de la Baltique 49
Tableau 2 : Comparaison globale des pays de l'espace balte en 1998 51
Tableau 3 : Le trafic russe par la route balte de 1995 à 1998 60
Tableau 4 : Part relative des différents modes de transport en Baltique orientale en 2000 70
Tableau 5 : Programme européen et ports de la baltique 76
Tableau 6 : Transports et communications dans les pays d'Europe centrale et orientale..... 90
Tableau 7 : Evolution et répartition du trafic en baltique orientale de 1989 à 2002 103
Tableau 8 : Capacité et trafic conteneurisé en 2002..... 107
Tableau 9 : Evolution du trafic conteneurisé en Baltique de 1989 à 2002 (en EVP)..... 109
Tableau 10 : Volume et structure du trafic des ports de la baltique orientale en 2002 (en milliers de tonnes) 112
Tableau 11 : Indice de diversification portuaire..... 114
Tableau 12 : La mer Baltique dans le transport maritime mondial 123
Tableau 13 : Les rangées dans le trafic européen : trafic total 70-95..... 124
Tableau 14 : Le trafic baltique par pays dans le port de Hambourg en 2000..... 127
Tableau 15 : Trafic passager en Baltique en 2002 130
Tableau 16 : Transit russe par les ports finlandais 141
Tableau 17 : Trafic de marchandises dans les ports finlandais en 2001 142
Tableau 18 : Trafic des ports estoniens en 2001 146
Tableau 19 : Evolution et structure du trafic de Tallinn 150
Tableau 20 : Trafic des ports lettons en 2001 151
Tableau 21 : Evolution de la structure du trafic du port de Riga (%) 154
Tableau 22 : Structure et évolution du trafic de Liepaja de 1994 à 2000 157
Tableau 23 : Evolution du trafic et du transit dans les ports lituaniens 159
Tableau 24 : Evolution de la répartition du trafic maritime russe entre 1998 et 2000..... 166
Tableau 25 : Les principaux ports russes de la Baltique en 2002 166
Tableau 26 : Evolution de la structure du trafic du port de Saint-Petersbourg, 1992/2002 ... 169
Tableau 27 : Structure du trafic du Port Commercial Maritime de Kaliningrad en 2003 et 2004 174
Tableau 28 : Evolution du trafic pétrolier dans les ports de la rangée de 1997 à 2002 178
Tableau 29 : Principaux actionnaires des terminaux russes du Golfe de Finlande 186
Tableau 30 : Capacités des principaux terminaux pétroliers russes (en millions de tonnes) . 187
Tableau 31 : Transbordement par les ports baltes en 2002 189
Tableau 32 : Part des ports dans le trafic pétrolier de 1997 à 2004 195
Tableau 33 : Trafic des ports de la baltique orientale en 2003 et 2004..... 206
Tableau 34 : Trafic du Grand Port de Saint-Pétersbourg en 2003 et 2004 207
Tableau 35 : Desserte par oléoduc de Ventspils et Mazeikai de 1995 à 2004 208
Tableau 36 : Trafic du port de Klaipeda en 2004..... 210
Tableau 37 : Les Principaux ports à conteneurs de la façade (en EVP)..... 213
Tableau 38 : Les rangs portuaires en 1989 et 2004..... 217
Tableau 39 : Classification des ports baltes 219
Tableau 40 : Répartition des échanges avec l'Europe des 15 par mode de transport entre 1999 et 2003 232
Tableau 41 : Le trafic balte dans le port de Rotterdam en 2003 (tonnes) 238
Tableau 42 : Les services réguliers de transport maritime à courte distance à partir de la Finlande..... 243
Tableau 43 : Le transit par rail en Europe en 2003 259
Tableau 44 : Transit par les ports finlandais entre 1997 et 2004 265

Tableau 45 : Structure du transit à Tallinn en mars 2001 266
Tableau 46 : Principales destination des marchandises diverses déchargées dans les ports du nord-ouest russe (mars 2001) 270
Tableau 47 : Origine des exportations de charbon par les ports du nord-ouest russe en mars 2001 270
Tableau 48 : Le poids de la région de la mer Baltique dans le commerce extérieur des pays riverains en 1995 et 2000 (%) 276
Tableau 49 : Trafics portuaires estimés par pays en 1997/1998 en pourcentage par pays 281
Tableau 50 : Structure dominante du trafic maritime des ports de la Baltique orientale 282
Tableau 51 : Nombre et type de navires en Baltique selon leur région de provenance (première moitié 1998) 283

INDEX DES NOMS DE LIEUX

A

Aarhus 42
Alexandroupolis 73
Algerisas 252
Allemagne 29, 41, 46, 57, 63, 65, 67, 70, 84, 126, 130, 131, 133, 153, 156, 235, 243, 245, 259, 262, 276, 277, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 305, 307, 320
Anvers 67, 124, 125, 203, 232, 244
Arkhangelsk 41
Asie Centrale 162
Astana 152

B

Bachkortostan 71, 170
Baltisk 42, 173
Batareïnaïa 172, 185, 187
Batoumi 184, 252
Bekkeri 147
Belt 36
Berezhest 253
Biélorussie 7, 27, 32, 46, 67, 73, 151, 155, 162, 285
Bosphore 177, 197, 249, 250, 253, 346
Bratsk 170
Brême 153, 239, 350
Bremerhaven 125, 236, 237
Brofjorden 43
Bronka 103, 117, 167, 170, 171
Bucarest 73
Bulgarie 73
Butinge 121, 158, 159, 163, 164, 178, 191, 195, 206, 211, 213, 217, 218, 219, 259, 261, 327, 350
Byzance 63

C

Carélie 41
Chisinau 73
Constanza 251, 252
Copenhague 33, 35, 42, 299, 307
Courlande 159

D

Damiette 252
Danemark 29, 33, 42, 46, 126, 130, 131, 231, 276, 279, 281, 283, 286, 305, 307, 308
Dardanelles 197, 249, 250, 346
Daugava 45
Dunkerque 243

E

Engure 151
Estonie 13, 29, 30, 33, 44, 46, 47, 48, 49, 51, 60, 70, 73, 74, 76, 78, 90, 98, 104, 118, 120, 122, 125, 127, 130, 133, 142, 146, 150, 151, 184, 188, 189, 233, 238, 243, 255, 256, 263, 265, 268, 271, 276, 277, 279, 281, 282, 287, 306, 307, 321, 346
Etats-Unis 134, 180, 182, 197

F

Fihammen 244

Finlande.....29, 33, 38, 40, 41, 46, 47, 49, 50, 51, 54, 59, 60, 70, 71, 73, 76, 89, 98, 99, 104, 107, 110, 113, 116, 130, 139, 140, 141, 142, 145, 150, 158, 162, 169, 171, 172, 175, 177, 182, 186, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 200, 206, 214, 224, 227, 229, 231, 235, 243, 257, 259, 261, 265, 276, 277, 281, 283, 285, 287, 303, 307, 308, 312, 326, 327, 355
Fredericia 42

G

Gdansk 41, 46, 65, 73, 106, 127, 245, 271, 309, 336, 347, 353
Gdynia.....41, 271, 336
Giaio Tauro 252
Gorskaïa 103, 117, 167
Göteborg 18, 43, 242, 244, 336, 347
Grand Belt..... 35
Grèce..... 73
Grenland..... 43
Gudagoy.....253

H

Hambourg….41, 42, 43, 77, 124, 125, 126, 127, 128, 153, 170, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 244, 348, 349, 353, 356
Hamina.....….22, 43, 55, 60, 98, 100, 103, 107, 109, 112, 114, 119, 127, 141, 142, 144, 145, 206, 209, 213, 217, 219, 222, 243, 244, 259, 264, 265, 336, 356
Helsingborg..... 43
Helsinki.....…..41, 42, 59, 72, 73, 98, 106, 127, 130, 133, 134, 141, 142, 145, 225, 231, 235, 244, 245, 260, 264, 265, 303, 304, 305, 309, 336, 350, 351, 356
Heltermaa.....147

I

Ilyichevsk.....251
Indiga 197
Istanbul.....197, 250, 252
Izhevskoye 173, 211

J

Jutland..... 35

K

Kaliningrad ..…20, 29, 42, 47, 55, 60, 64, 66, 69, 73, 79, 80, 81, 87, 98, 102, 103, 105, 109, 112, 114, 116, 117, 131, 164, 166, 171, 173, 174, 178, 185, 187, 194, 195, 196, 205, 206, 211, 212, 213, 214, 216, 217, 219, 222, 231, 259, 262, 263, 264, 267, 270, 300, 301, 309, 311, 312, 314, 322, 349, 351, 356, 357
Karlshamn.....42, 244
Kaunas 44, 73, 81
Kazakhstan.....71, 152, 170
Kemi..... 41
Kena 253
Kiel.....35, 37, 41, 84, 131, 244, 336
Kiev.....73, 80
Kirichi 172
Klaipeda ...…..18, 40, 42, 43, 46, 55, 59, 66, 70, 73, 84, 87, 98, 103, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 118, 119, 127, 131, 133, 135, 136, 157, 158, 159, 161, 162, 164, 172, 174, 178, 184, 194, 195, 206, 209, 210, 212, 213, 217, 219, 238, 244, 253, 259, 260, 262, 267, 268, 269, 270, 291, 293, 296, 297, 300, 301, 331, 336, 340, 343, 353, 356, 357
Kokkola.....41, 141
Komis.....140
Kotka...…….42, 43, 55, 98, 103, 107, 109, 112, 114, 119, 141, 142, 143, 144, 145, 205, 206, 209, 213, 217, 219, 225, 244, 259, 264, 265, 336, 356
Kotskoma 41
Koulevi.....252

Krasnoyarsk 170
Kronstadt....169
Kunda....147

L

Le Havre....243, 350
Lehtma 146
Leningrad 30, 66, 172, 223, 270, 321
Lettonie…….13, 29, 30, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 55, 60, 67, 70, 73, 76, 78, 90, 98, 118, 121, 125, 126, 127, 130, 150, 152, 154, 155, 156, 158, 184, 188, 189, 191, 217, 233, 238, 255, 256, 259, 263, 266, 267, 268, 271, 276, 277, 279, 281, 285, 286, 306, 307, 320, 321, 346, 349
Lielupe 151
Liepaja 22, 55, 98, 103, 109, 112, 114, 118, 151, 155, 156, 157, 356
Lituanie……..3, 13, 21, 29, 30, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 55, 60, 64, 70, 73, 74, 76, 79, 81, 87, 90, 98, 118, 122, 125, 127, 130, 131, 151, 158, 163, 164, 184, 187, 188, 189, 191, 217, 233, 238, 255, 256, 259, 262, 263, 267, 269, 271, 274, 276, 277, 281, 285, 286, 300, 306, 307, 321, 346, 348, 355
Loksa....147
Lomonossov....103, 117, 167, 170, 171
Lübeck 134, 153, 155, 235, 236, 239, 244, 265, 336, 356
Lulea 40

M

Magnitogorsk 170
Malmö....43, 354
Malö 35
Malte 252
Mazeikai....149, 163, 164, 185, 195, 208, 213, 259
mer Blanche 70
mer Caspienne....47, 182, 226
mer d'Azov 70
mer de Barents 197, 261, 312
mer Méditerranée 43, 231, 250
mer Noire .....…….70, 175, 177, 183, 197, 226, 227, 236, 247, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 257, 261, 291, 296, 297, 348, 350
Mersrags....151
Miiduranna....147
Minsk 7, 73, 80
Moerdijk....242
Moldavie 73
Moscou…….....52, 64, 73, 81, 141, 149, 151, 174, 175, 177, 185, 217, 225, 227, 228, 231, 235, 245, 259, 296, 300, 309, 310
Mourmansk 197, 199, 261
Mukran....41, 70, 131
Mussalo....143
Muuga 55, 98, 104, 147, 149, 150

N

Naantali....40, 141, 336
Narva.... 63
Neva....70, 169
Niemen.... 45
Norilsk 170
Norrkoping....42, 355
Norvège....29, 32, 131, 276, 307, 308
Novgorod 63
Novorossisk....250, 251, 252
Novorossiysk....170
Nynäshamn 244

O

Odessa 73, 251, 252, 253
Olya....170
Omenio.... 73
Oslo.... 43
Oulu 41
Oust-Louga 170, 171

P

Paldiski....147, 148
Paljassaare....147, 148
Panevezys....151
Pärnu 146
Parnü 63
Pavilosta....151
Pays-Bas....121, 242, 305
Petit Belt....35, 37
Pologne ....….29, 46, 64, 73, 76, 79, 81, 88, 90, 125, 131, 135, 187, 234, 236, 238, 245, 259, 260, 262, 263, 276, 281, 283, 286, 307, 320
Pori....141
Port Said....252
Poti....252
Pregolia 173
Primorsk....112, 166, 172
Pskov....73, 151

R

Rauma 41, 141, 336
Rautaruukki....141
Riga.....……33, 46, 55, 63, 64, 66, 73, 74, 77, 81, 85, 98, 102, 103, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 118, 119, 126, 136, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 178, 179, 184, 191, 195, 206, 209, 211, 212, 213, 217, 219, 222, 238, 243, 244, 259, 296, 297, 308, 309, 336, 347, 353, 356
Rohuküla....147
Roja....151
Roomassaare 146
Rostock 41, 156, 238, 244, 336, 356
Rotterdam.... 67, 82, 122, 124, 125, 127, 203, 233, 238, 244, 251, 355
Rouen 243, 351, 355
Roumanie 73
Russie …….7, 9, 15, 17, 20, 29, 32, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 60, 62, 63, 65, 67, 69, 70, 71, 73, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 88, 91, 92, 95, 98, 102, 104, 107, 108, 117, 118, 121, 122, 125, 127, 128, 134, 135, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 151, 155, 159, 162, 164, 165, 166, 168, 170, 171, 175, 177, 180, 181, 182, 184, 187, 188, 189, 190, 191, 194, 196, 197, 200, 203, 204, 208, 209, 210, 215, 216, 217, 223, 224, 226, 227, 228, 229, 231, 234, 236, 238, 239, 242, 252, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 274, 275, 276, 277, 278, 281, 284, 285, 289, 290, 295, 296, 300, 303, 306, 307, 308, 312, 316, 321, 323, 326, 327, 328, 330, 346, 347, 348, 349, 352, 354
Rybinsk 70

S

Saint-Pétersbourg.....…17, 22, 39, 40, 41, 47, 52, 55, 73, 77, 81, 98, 100, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 113, 114, 117, 127, 135, 136, 139, 140, 144, 149, 151, 162, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 174, 175, 178, 179, 180, 184, 186, 191, 194, 196, 201, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 217, 219, 222, 223, 224, 226, 227, 228, 239, 242, 244, 259, 260, 264, 270, 291, 309, 314, 316, 324, 327, 330, 346, 351, 356, 357
Salacgriva....151
Sassnitz 244, 336
Siauliai 151
Sibérie 149, 170, 175
Sköldvik 141

Skulte 151
Slovechno.....253
Stockholm 42, 134, 155
Suède.....….29, 35, 41, 42, 43, 46, 67, 71, 130, 131, 134, 153, 156, 243, 244, 276, 277, 281, 283, 285, 286, 307, 308, 355
Sund 35, 36
Supsa.....252
Suur Munamägi..... 44

T

Tallinn…….....…18, 41, 43, 55, 56, 63, 65, 66, 67, 73, 85, 102, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 118, 121, 130, 133, 135, 136, 137, 139, 146, 147, 148, 149, 150, 162, 178, 180, 184, 189, 191, 195, 201, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 219, 222, 225, 235, 238, 259, 260, 264, 265, 266, 269, 309, 336, 338, 347, 354, 356
Taranto 252
Tartu.....63, 151
Tatarstan.....71, 170
Tchélyabinsk 170
Tönsberg 43
Turku.....40, 41, 141, 309, 336, 346, 352, 353, 354

U

Ukraine..... 7, 32, 69, 73, 88, 162, 210, 236, 251, 253, 259, 260, 261, 263, 266, 296

V

Vaasa..... 41
Vaidotu.....300
Varna.....252
Varsovie 73
Vene-Balti 147
Ventspils .....……42, 55, 66, 98, 102, 103, 110, 112, 114, 116, 118, 121, 134, 135, 139, 149, 151, 152, 153, 155, 157, 161, 172, 178, 184, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 200, 201, 206, 207, 208, 209, 211, 216, 217, 218, 219, 222, 244, 259, 260, 264, 266, 269, 336, 338, 357
Vilnius.....70, 73, 80, 85, 151, 350
Virtsu 146
Vitebsk 151
Volga.....70, 170
Vyborg 66, 73, 131, 166, 171, 357
Vysotsk 166, 171, 357

W

Wilhelmshaven 237

Y

Yaroslav 197

TABLE DES MATIERES

RESUME 1

REMERCIEMENTS 3

SOMMAIRE 4

INTRODUCTION GENERALE 6

PARTIE 1. SPECIFICITE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE DE LA BALTIQUE ORIENTALE 12

1.1. CADRE METHODOLOGIQUE ET DOCUMENTAIRE DE L'ESPACE BALTE 14

1.1.1. Dispersion, fragmentation et relative rareté des sources bibliographiques *14*

1.1.1.1. De relatives carences bibliographiques 15

1.1.1.2. Des sources spécialisées et locales d'importance primordiale 16

1.1.1.3. L'utilisation de l'outil Internet 18

1.1.1.4. La collecte de données statistiques sur les ports de la Baltique orientale 19

1.1.2. Traitement et conséquences de ces sources *21*

1.1.2.1. Faire face à la rareté et à la dispersion des sources 22

1.1.2.2. Des données rapidement évolutives 26

1.2. DEFINITION DE L'ESPACE ETUDIE 29

1.2.1. Précision des découpages spatiaux et positionnement méthodologique *29*

1.2.2. Un cadre physique et naturel commun *32*

1.2.2.1. La mer Baltique au centre de l'identité régionale 32

Une mer jeune et fermée 32

Les détroits danois, obstacles et supports de la circulation maritime 35

L'omniprésence des glaces en hiver, résultante des caractéristiques physiques et du climat 38

Des rives très diverses 40

1.2.2.2. Des paysages similaires supports de populations diverses 44

Homogénéité physique de la Baltique orientale 44

Une macro région multinationale 46

La perception de la mer unificatrice, preuve de diversité 47

Un espace marqué par les disparités sociodémographiques 48
1.2.3. Des ports voués à la desserte de la Russie *53*
1.2.3.1. La façade maritime de la Baltique orientale 53
1.2.3.2. La desserte maritime de la Russie, dénominateur commun des ports de la Baltique orientale 57

1.3. LA BALTIQUE ORIENTALE OU UN ESPACE EN PERPETUELLE EVOLUTION 62
1.3.1. Le poids de l'histoire *62*
1.3.1.1. Une région convoitée et inscrite dans la tradition maritime 63
1.3.1.2. Le système soviétique et ses conséquences 66
1.3.2. Les prémices de l'européanisation balte *71*
1.3.2.1. L'élargissement européen et ses premières conséquences 71
1.3.2.2. Kaliningrad, la problématique enclave russe en Europe 79
1.3.3. Nouvelles conditions et nouvelles demandes en transport *81*
1.3.3.1. L'évolution globale des structures industrielles et logistiques 82
1.3.3.2. La nouvelle empreinte de l'activité de transport 83
Le développement structurel de la demande en transport 83
Les transports dans le développement économique, l'exemple de la Lituanie 87
1.3.3.3. Le rôle crucial des ports 88

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE 92

PARTIE 2. EVOLUTION ET CARACTERISTIQUES SPATIALES DU MONDE MARITIME BALTE, DEFINITION DE LA RANGEE PORTUAIRE 94

2.1. UNE RANGEE PORTUAIRE EN RECOMPOSITION 96
2.1.1. Un trafic croissant aux caractères nouveaux *98*
2.1.1.1. Un trafic en augmentation surtout dans le Golfe de Finlande 99
Une croissance continue en dépit de la crise économique russe 99
Le dynamisme des ports du Golfe de Finlande 104
2.1.1.2. L'évolution de la structure et de l'organisation des flux 106
Concurrence et accroissement des capacités portuaires 107
L'essor rapide des flux de conteneurs 108
Structure et répartition du trafic balte 111
Approche de la spécialisation portuaire 113

2.1.2. Une intégration de plus en plus poussée dans le système maritime mondial 116
2.1.2.1. Nouveaux acteurs portuaires et part croissante des acteurs privés..... 117
D'indispensables réformes administratives et juridiques..... 117
L'intervention croissante des intérêts privés..... 119
2.1.2.2. L'entrée en jeu des investisseurs étrangers 120
2.1.2.3. Une façade maritime secondaire desservie par les ports pivots d'Europe occidentale..... 122
La mer Baltique, quatrième façade européenne 123
Une rangée feederisée 124
2.1.3 Un trafic roulier révélateur d'une spécificité régionale 129
2.1.3.1. Un trafic important en constante évolution 129
2.1.3.2. Le développement du tourisme et du croisiérisme..... 134

2.2. LES PRINCIPAUX PORTS DE LA FAÇADE ORIENTALE DE LA BALTIQUE 139
2.2.1. Les ports finlandais, première charnière est-ouest..... 139
2.2.1.1. Une situation a priori favorable au développement du transport maritime... 139
2.2.1.2. Kotka et Hamina : deux ports russes en Finlande 142
Le port de Kotka..... 142
Hamina, aux portes de la Russie 144
2.2.2. Les ports baltes : une richesse nationale 146
2.2.2.1. L'Estonie, le dynamisme économique et portuaire..... 146
2.2.2.2. Les ports lettons : un complexe complémentaire sans grand dynamisme..... 150
Ventspils, le géant régional en difficultés 151
Riga, la tradition portuaire 153
Liepaja, le petit poucet letton 156
2.2.2.3. La Lituanie à l'extrémité sud de la rangée portuaire..... 158
Klaipeda, un port généraliste moyen..... 159
Butinge, terminal moderne dépendant 163
2.2.3. Le réveil tardif de la Russie..... 165
2.2.3.1. Le port de Saint-Pétersbourg, de l'incertitude au leadership 166
Une restructuration lente et chaotique..... 167
Le réveil inattendu..... 168
2.2.3.2. Le développement des infrastructures portuaires du Golfe de Finlande..... 171
2.2.3.3. L'activité portuaire à Kaliningrad 173

2.3. LES HYDROCARBURES : TRAFIC MAJEUR D'UNE FAÇADE EN RECOMPOSITION 177

2.3.1. La croissance du trafic d'hydrocarbure 177

2.3.1.1. Un trafic pétrolier doublé entre 1997 et 2002 178

2.3.1.2. Le renouveau des exportations russes d'hydrocarbures 180

Une croissance soutenue des exportations vers l'Europe 180

Les insuffisances du réseau d'acheminement d'hydrocarbures 181

2.3.1.3. Des enjeux concurrentiels affectés par la politique russe d'indépendance économique 184

Une fin de XXème siècle dominés par les ports de Etats Baltes 184

Primorsk, symbole du renouveau russe 186

De nouvelles conditions pour les flux pétroliers 188

2.3.2. La redistribution spatiale du trafic d'hydrocarbures 190

2.3.2.1. La diffusion du trafic pétrolier vers l'ensemble des ports régionaux 191

2.3.2.2. La Russie à la recherche de l'autosuffisance 194

Poursuite d'une croissance centrée sur le Golfe de Finlande 194

La concurrence d'autres façades russes 196

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE 200

PARTIE 3. DE LA RECONSTRUCTION PORTUAIRE A LA CONSTRUCTION D'UN ESPACE BALTE, FAÇADE MARITIME ET REGIONALISATION 202

3.1. LA STRUCTURATION DE LA RANGEE PORTUAIRE 205

3.1.1. Les nouveaux ports baltes des années charnières de 2002 à 2004 205

3.1.1.1. Le renforcement de la façade balte 206

L'affirmation du leadership pétersbourgeois 207

La rangée face à la bonne santé des ports russes 208

Des ports méridionaux revigorés 209

3.1.1.2. La mise en place d'une façade maritime pérenne 211

Le boom des conteneurs et des hydrocarbures, moteur d'une croissance ciblée 212

Stabilité et persistances terrestres 214

3.1.1.3. La hiérarchisation portuaire au sein de la rangée 216

Aspects et conditions de la hiérarchisation 216

L'établissement d'une classification portuaire 218

Vers une typologie des villes portuaires baltes 220

3.1.1.4. Saint-Pétersbourg, capitale de la Baltique orientale..... 223
3.1.2. L'intégration de la façade dans le système maritime mondial et européen..... 230
3.1.2.1. Une ouverture sur le monde paradoxalement synonyme de rétraction de l'avant-pays..... 230
3.1.2.2. Ports baltes et ports occidentaux : entre complémentarité et concurrence.... 233
Hambourg, premier port de la Baltique..... 234
L'omniprésence des partenaires étrangers..... 238
3.1.2.3. La Baltique ou la mer du transport maritime à courte distance..... 240
Une volonté politique européenne..... 240
Un développement rapide et structuré en mer Baltique..... 243
3.1.2.4. Mer Baltique et mer Noire au cœur de problématiques européennes semblables..... 249
Des voies maritimes limitées par des détroits..... 249
Deux façades en et de transition..... 250
3.1.3. Le transit, ciment contemporain de la façade baltique orientale..... 255
3.1.3.1. Les corridors du transit..... 255
Les routes possibles entre la Russie et l'Ouest..... 256
Les nouvelles caractéristiques du transit..... 260
3.1.3.2. Vers un transit différencié..... 263
Le transit en Baltique orientale à partir de 2002..... 263
Klaipeda, révélateur de la différenciation de l'arrière-pays..... 268

3.2. L'ESPACE BALTE AU SEIN D'UNE MATRIOCHKA SPATIALE..... 273
3.2.1. Espace baltique des transports et affirmation balte..... 274
3.2.1.1. Les échanges intrabaltiques, révélateurs d'une régionalisation économique 274
Les flux commerciaux entre Etats de la Baltique..... 275
Les investissements au coeur de l'espace économique baltique..... 279
3.2.1.2. La mise en relation de la rangée balte et des autres façades maritimes baltiques..... 281
Un trafic croissant porté par les liaisons roulières..... 281
Des liaisons maritimes développées profitant à l'Allemagne..... 284
3.2.1.3. La façade balte, caractères structurels et structurants..... 287
De l'existence d'un système portuaire..... 288
Des interactions entre les transports et la structuration de l'espace balte..... 291

3.2.2. La coopération en mer Baltique, les chemins d'une régionalisation 294
3.2.2.1. Les transports, un axe majeur de coopération 294
La multiplicité des coopérations institutionnelles 295
Les prémices d'une coopération portuaire effective 299
3.2.2.2. L'aspect environnemental, au cœur de la prise de conscience régionale 301
3.2.2.3. Un multilatéralisme original au service de la région 306
3.2.3. La Baltique orientale, région européenne et région réticulaire en Europe 310
3.2.3.1. La région de la mer Baltique vue de l'Europe 311
L'inadéquation entre la perception régionale européenne et locale 311
La Dimension Nordique 312
Identité baltique et dimension orientale balte 314
3.2.3.2. L'intégration contemporaine de l'espace baltique 315
3.2.3.3. L'affirmation d'une région réticulaire 319
Des réseaux au cœur de la régionalisation 319
La région balte, marge et nouveau centre 321

CONCLUSION GENERALE 325

TABLE DES ANNEXES 331
BIBLIOGRAPHIE 346
TABLE DES FIGURES 359
TABLE DES TABLEAUX 361
INDEX DES NOMS DE LIEUX 363
TABLE DES MATIERES 368

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES