



HAL
open science

Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale

Arnaud Serry

► **To cite this version:**

Arnaud Serry. Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale. Territoire en mouvement. Revue de Géographie et d'Aménagement, 2011, 10, pp.36-48. 10.4000/tem.1089 . hal-01724153

HAL Id: hal-01724153

<https://hal.science/hal-01724153v1>

Submitted on 6 Mar 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Arnaud Serry

Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Arnaud Serry, « Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale », *Territoire en mouvement* [En ligne], 10 | 2011, mis en ligne le 01 juin 2013, consulté le 06 juin 2013. URL : <http://tem.revues.org/1089>

Éditeur :

<http://tem.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://tem.revues.org/1089>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

© Tous droits réservés

Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale

Arnaud SERRY

Maitre de Conférences

IUT de Chartres - Département GLT

1 place Roger Joly

28000 Chartres

arnaud.serry@univ-orleans.fr

Résumé

Les années qui séparent l'indépendance des Etats baltes de l'élargissement européen ont été celles d'importantes et nombreuses mutations structurelles sur les rives de la Baltique. Le monde portuaire n'a pas échappé à cette indispensable réorganisation, d'autant plus que son importance dans l'économie des pays de la région est primordiale. Les ports sont révélateurs du rapide relèvement des Etats baltes et du difficile passage à l'économie de marché du voisin russe. Si les ports de la région sont aujourd'hui intégrés dans l'organisation maritime mondiale, avec le développement du transport par conteneurs et par ferries, leur spécificité réside dans cette importance du transit russe, notamment d'hydrocarbures, sans lequel la plupart d'entre eux péricliteraient. La concurrence est par ailleurs très forte. Celle-ci est la première responsable de la réorganisation spatiale du trafic maritime régional et de sa concentration dans le Golfe de Finlande. La rangée portuaire a nettement évolué, s'ouvrant économiquement sur le monde en s'appuyant sur des mises relations régionales et nord-européennes.

Mots-clés : Mer Baltique, transport maritime, port, Russie.

INTRODUCTION

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. En outre, elle s'est avérée être un lien intermodal important entre diverses chaînes logistiques et, avant tout, un lien vers la Russie. A la fin des années 1980, 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 mondial, spécifiquement du trafic conteneurisé, alors qu'en mer Baltique une situation géopolitique particulière a retardé cette croissance. 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

Abstract

The years between independence of the Baltic States and European enlargement bore witness to substantial structural changes on the Baltic coasts. The harbor industry did not escape from this necessary reorganization, all the more so as its role is essential to the economies of the region. The ports bear witness to the Baltic nations' rapid recovery and neighboring Russia's difficulty in passing to a market economy. While, with the development of container and ferry transport, the ports of the region are now integrated into the world maritime organization, their specificity lies in the large scale of Russian transit, particularly of petroleum products, without which most would go under. There is strong competition. It is the main causes of the spatial reorganization of regional maritime traffic and its concentration in the Gulf of Finland. The port range has significantly changed, economically opening up to the world using its regional and North-European relations.

Keywords: Baltic Sea, maritime transport, port, Russia

froide, une route maritime d'importance. Dans ce contexte, la façade orientale est certainement celle qui a connu les bouleversements les plus nombreux et rapides au cours des dernières années. Cette dernière, considérée comme une façade maritime secondaire en Europe, 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, sa communauté maritime et portuaire s'intègre désormais dans le système maritime mondial.

La façade maritime orientale de la mer Baltique est une façade principalement constituée de ports de transit. Les principaux sont : Tallinn/Muuga en Estonie ; les ports lettons de Ventspils et Riga, voire celui de Liepaja; Klaipeda en

Lituanie et dans une moindre mesure le terminal pétrolier de Butinge ; Saint-Petersbourg, Kaliningrad et Primorsk pour la Russie. Ils appartiennent à une rangée portuaire aux caractéristiques spécifiques. Les ports de la région ont des destinées communes liées en particulier au binôme concurrence complémentarité. Ils s'organisent au sein de la rangée portuaire qui s'affirme de manière endogène par des caractéristiques communes et une interdépendance originale héritées de leur rôle originel, c'est-à-dire l'exportation des matières premières soviétiques puis russes et, l'approvisionnement de la Russie en produits manufacturés. D'un point de vue exogène, elle se caractérise également par la mise en relation spécifique de la Baltique avec l'océan mondial.

1. ACCROISSEMENT ET REDISTRIBUTION DU TRAFIC AU SEIN DE LA FAÇADE MARITIME BALTE

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 leur restructuration qu'à l'organisation du transport maritime soviétique. Les dirigeants des Etats Baltes 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 donc eu 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.

1.1. Une croissance globale du trafic maritime régional

Au cours des années 1990, une croissance continue et soutenue du trafic, la modernisation et la restructuration portuaires étaient les traits majeurs de tous les ports baltes. Alors qu'en Russie l'efficacité et les capacités ne suivaient pas la demande en transport, les ports des Etats Baltes se sont emparés des nouveaux flux de circulation en provenance ou à destination de la Russie.

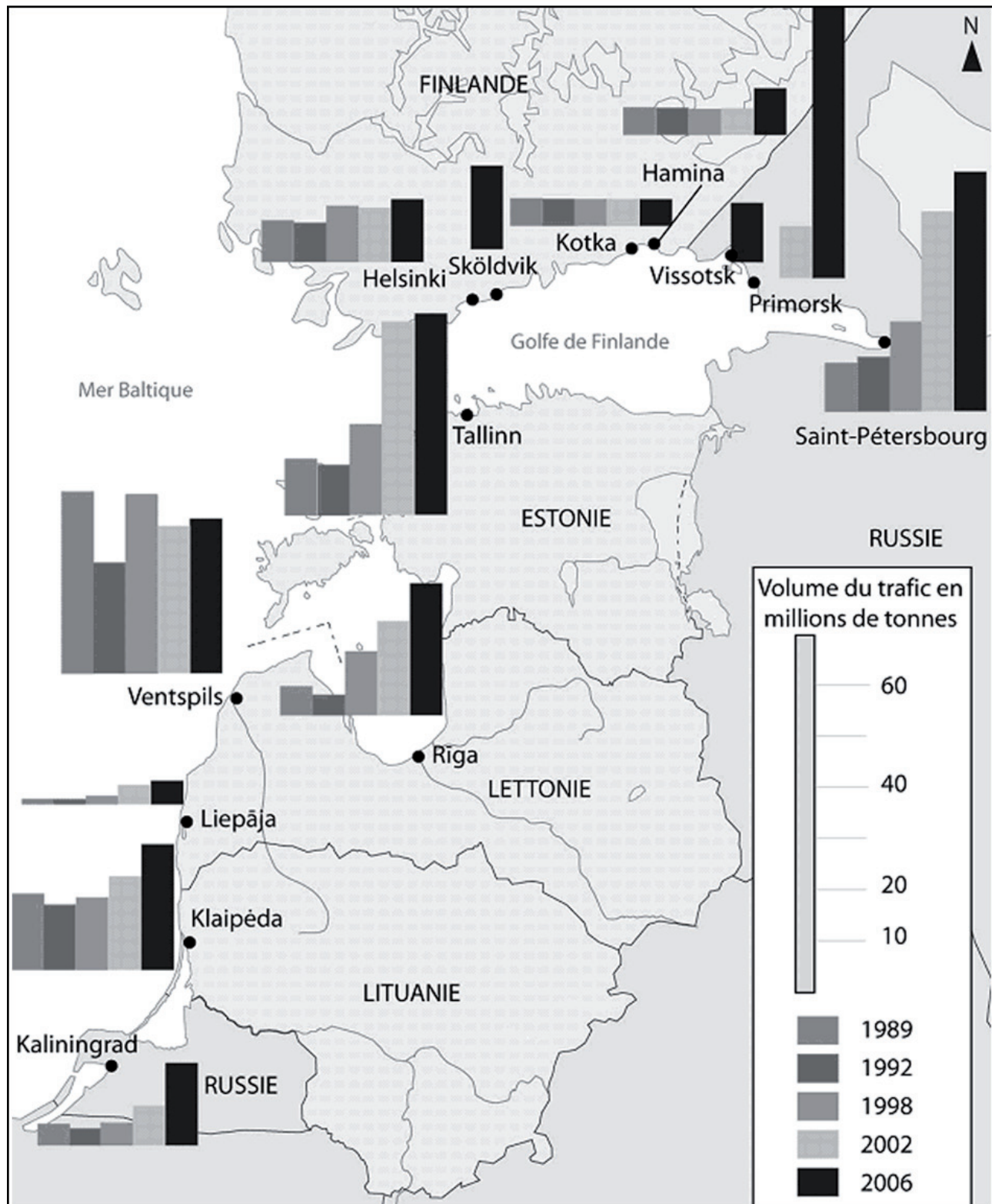
Pour synthétiser, en 1989, le trafic total de la rangée était de 96,3 millions de tonnes ; le mi-

nimum atteint en 1991 était de 75 millions de tonnes. Depuis cette date le trafic n'a cessé de croître pour atteindre 268,1 millions en 2008 (Figure 1 et Tableau 1). 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. Passée cette crise et après une période de confusion, une politique portuaire fut définie par la Russie pour se libérer de l'obligation de recourir aux ports étrangers (Thorez, 2008). Les nouvelles capacités portuaires russes sont venues doper 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. Au total, le fret des ports de la mer Baltique a été témoin d'une élévation persistante en volume qui fait que le trafic a doublé au cours de ces années dites de transition.

A différents points de vue, la mise en service du terminal pétrolier de Primorsk, au début des années 2000, est un événement clef pour la Baltique orientale. Le port de Primorsk voit sa spécialisation induite par sa localisation, à l'extrémité occidentale du BPS (Baltic Pipeline System). Le pétrole y est acheminé depuis le bassin pétrolier de la Sibérie occidentale et de Timan-Petchorsky. Il est, en fait, révélateur du réveil maritime et portuaire russe. Les ports des Etats Baltes, surtout ceux spécialisés dans les exportations pétrolières, ont dû chercher de nouvelles sources de trafics. La façade orientale de la Baltique, offrant cependant un cadre économique propice au développement des échanges, a rendu cette adaptation plus facile.

La croissance du trafic dans l'ensemble des ports régionaux a été de 20 % en 2003 alors que le taux annuel de croissance du trafic maritime mondial a été de 3,7 % (Source : CNUCED). L'ouverture du terminal de Primorska dopé les chiffres de la croissance (Tableau 1) qui, si on en exclut ce dernier, restent à 6 % c'est-à-dire nettement au dessus de la moyenne. On a pu craindre une importante diminution des trafics des ports baltes en raison du retour à la vie du système portuaire russe dans la région. Il n'en est rien comme le prouvent les 62,4 millions de tonnes de marchandises passées par les ports lettons en 2007.

Figure 1 : Évolution du trafic dans les ports de la Baltique orientale : une nouvelle hiérarchie



Source : Orcier p., 2009.

Ce trafic portuaire total letton est le plus élevé jamais atteint. En fait, les ports des pays baltes ont profité, pour le moment, de la croissance de leurs économies et de l'intégration européenne. La question qu'il convient de se poser est celle de savoir s'ils sont tous correctement

armés pour faire face à un ralentissement global des besoins en capacités portuaires dans la région. Ceci semble être le cas des ports diversifiés comme Klaipėda ou Riga, d'autres comme Tallinn et Ventspils apparaissent plutôt comme des colosses aux pieds d'argile.

Tableau 1 : Trafic des ports de la rangée balte (millions de tonnes)

	2003	2004	2006	2007	2008
Tallinn	34,9	37,4	41,3	36	29
Ventspils	27,3	27,8	29,1	31	28,6
Riga	21,7	24	25,4	25,9	29,6
Klaipeda	21,2	20,2	23,6	27,4	29,9
Saint-Pétersbourg	42	51,2	54,2	59,6	60
Primorsk	17,7	44,6	66	74,2	75,6
Kaliningrad	12,7	13,9	15,2	15,6	15,4
Total	177,5	219,1	254,8	269,7	268,1

Sources : compilées par l'auteur, 2009.

La façade orientale de la Baltique, dont le trafic a plus que doublé entre 1989 et 2008, se démarque des autres façades européennes par sa vitalité et s'affirme à la fois comme un enjeu et comme un acteur important de l'Europe des transports, d'autant plus qu'elle s'affirme en tant que synapse entre Union Européenne et fédération de Russie. Certes les chiffres de 2008 mettent en avant une stagnation, voire une légère baisse du trafic, mais celle-ci est révélatrice de la crise économique actuelle, donc d'un événement épisodique.

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

Parallèlement à la croissance globale, les flux maritimes ont connu une redistribution catégorielle au profit des hydrocarbures et du conteneur qui constituent désormais l'essentiel des tonnages manutentionnés (Tableau 2), à côté de la spécificité roulière baltique. Ainsi, en tonnage le trafic pétrolier représentait 38,1 % du trafic total en 2008, tandis qu'au second rang se trouvait le trafic conteneurisé avec 13,5 % du trafic (nettement plus en valeur). Alors que les exportations pétrolières comptaient déjà dans le trafic de la façade soviétique, le trafic conteneurisé y était dérisoire et connaît donc la croissance la plus vive.

Les chiffres de 2008 confirment le rôle majeur du port de Saint-Pétersbourg dans le trafic conteneurisé avec près de 2 millions d'EVP (équivalent vingt pieds, longueur d'un conteneur de base utilisé comme unité de mesure du trafic par conteneur) en 2008. La croissance y est soutenue tout comme dans les ports du sud de la rangée que sont Klaipeda et Kaliningrad (Tableau 3), alors que nous assistons à un léger ralentissement à Tallinn. Cet essor est lié à la mise en service de nouvelles capa-

cités, notamment à Klaipeda avec l'ouverture de la seconde tranche du terminal. 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. Il convient de noter le rôle du port de Kotka en Finlande. Avec 627 800 EVP en 2008 (Tableau 3), il concentre la majorité du trafic de transit du pays, pour l'essentiel à destination de la Russie.

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, en raison de la volonté des chargeurs de rationaliser et de concentrer leurs flux. C'est désormais aussi le cas de figure rencontré sur la façade orientale : des ports comme Klaipeda et Saint-Pétersbourg s'affirment comme les ports à conteneurs de la rangée balte, voire des hubs secondaires pour la redistribution sur d'autres ports de la mer Baltique. D'ailleurs, le terminal conteneur du nouveau port en eaux profondes de la région de Saint-Pétersbourg, Oust-Louga, avec 800 000 EVP dans sa phase initiale (mise en service en 2007) a vocation à devenir le plus important terminal conteneur de la Baltique, ce qui pourrait l'amener à jouer le rôle de hub régional. Dans les flux de transit à l'exportation, les hydrocarbures (russes) occupent une place prépondérante (Bayou, 2000). Après avoir profité à Ventspils (port traditionnel d'exportation des hydrocarbures soviétiques), le trafic pétrolier a fait le bonheur du port de Tallinn. A partir de 1999, la Russie a opéré un resserrement progressif des terminaux d'exportation vers le territoire national, comme pour d'autres produits

Tableau 2 : Structure du trafic des ports de la Baltique orientale en 2008, part du trafic total

	Kaliningrad	St-Petersbourg	Primorsk	Klaipėda	Ventspils	Riga	Tallinn
Produits pétroliers	48%	25%	100%	31%	69%	18%	70%
Engrais	3%	10%		24%	11%	7%	2%
Trafic conteneurisé	6%	31%		12%	1%	6%	5%
Charbon	10%	4%			2%	47%	1%
Marchandises diverses	20%	8%		9%	7%	11%	2%

Sources : compilées par l'auteur, 2010.

Tableau 3 : Les principaux ports à conteneurs baltes (en EVP)

	2002	2003	2007	2008
Saint-Petersbourg	580 639	656 183	1 697 720	1 983 110
Riga	127 459	132 074	211 840	207 122
Klaipėda	71 589	118 366	321 432	373 263
Tallinn	87 912	99 440	180 911	180 927
Kaliningrad	27 871	44 687	236 254	213 210

Source : Autorités portuaires, Finnish ports association, 2009.

en transit (Le Bourhis, 2009). La politique russe d'autosuffisance portuaire place aujourd'hui ces deux ports dans une situation complexe face au nouveau colosse régional, Primorsk, qui concentre 75 millions de tonnes de fret pétrolier en 2008 (Tableau 1). Le port de Tallinn exporte toujours 20 millions de tonnes de produits pétroliers qui constituent encore aujourd'hui la majorité de son trafic (Tableau 2). Ventspils entame une reconversion plus soutenue car les hydrocarbures qui y constituaient un trafic quasi-unique il y a quelques années ne représentent plus que 58 % du total en 2008, l'oléoduc le desservant ayant été fermé par les russes (Figure 2). En fait, la problématique de l'exportation des hydrocarbures russes illustre toute la complexité des relations entre Baltes et Russes et dépasse le simple cadre du transport. Après avoir été dépendant des ports baltes, la Russie joue sur les quantités de pétrole qu'elle fait transiter par ceux-ci. La mise en service de Primorsk et le projet de gazoduc, sous la Baltique, entre le Golfe de Finlande et l'Allemagne s'inscrivent d'ailleurs dans la même politique.

A l'inverse, seuls deux ports de la façade orientale se glissent parmi les dix premiers ports importateurs de la région. Il s'agit de Saint-Petersbourg et de Klaipėda, respectivement au 2^{ème} et 8^{ème} rang. En fait, ce classement recoupe

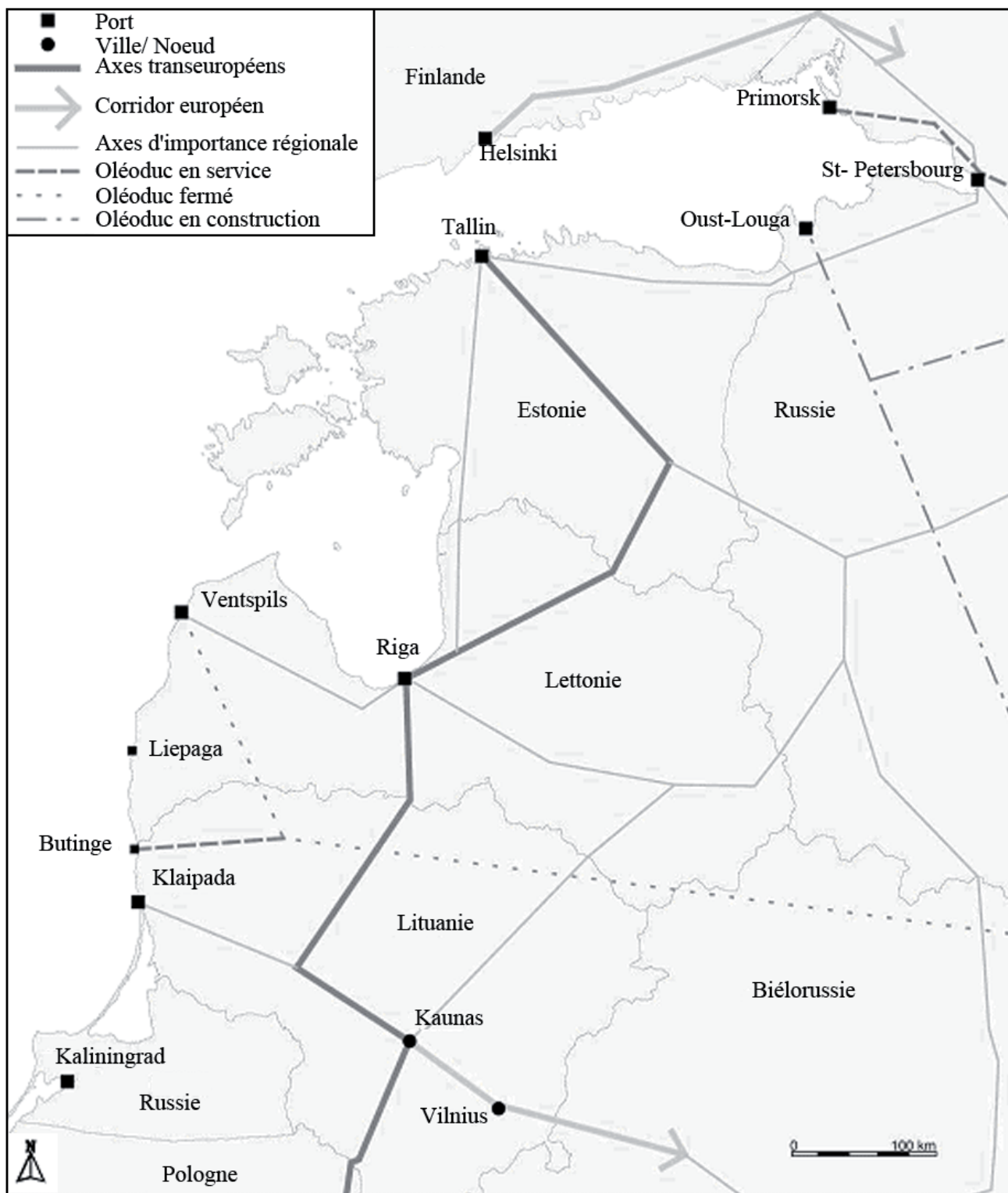
la répartition du trafic conteneurisé dans la façade balte (Tableau 3). Les importations sont en effet majoritairement effectuées par conteneurs car elles concernent en premier lieu des marchandises diverses.

Si la croissance du trafic maritime en mer Baltique perdure depuis 1992, sa répartition semble donc de moins en moins homogène. Nous assistons au contraire à la concentration de flux sur certains ports quand d'autres connaissent des difficultés ou d'autres encore semblent prendre des voies différentes. Jusqu'au début du XXI^{ème} siècle, les ports de l'espace balte ont suivi des trajectoires relativement parallèles. Ils sont passés, dans le même temps, d'une organisation complémentaire à une logique concurrentielle, bien que leurs destins restent étroitement liés en raison notamment des flux dominants.

2. LA NOUVELLE STRUCTURATION SPATIALE DU TRAFIC MARITIME

D'un point de vue purement comptable, l'augmentation du trafic portuaire a principalement profité aux ports du Golfe de Finlande. C'est là que se sont d'abord localisés les deux ports les plus dynamiques de la région, Tallinn et Saint-Petersbourg, qui ont vu leur trafic quasiment multiplié par quatre de 1989 à 2002, avant même que Primorsk n'y connaisse une croissance

Figure 2 : Ports et organisation du réseau de transports terrestres



© CEDETE - CIRTAI - Arnaud SERRY 2010.

exponentielle (Figure 1). Il est remarquable de noter que le trafic s'avère d'ailleurs s'être concentré dans l'espace, le Golfe de Finlande, le plus hostile à la navigation (il est notamment pris par les glaces une grande partie de l'hiver). 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 dépens des ports des Etats Baltes. Certes ceux-ci ne sont plus dans la position dominante du début de la décennie 1990, mais certains profitent entre autres du développement de leurs économies nationales, ou de leur localisation pour poursuivre leur expansion.

Tableau 4 : Importations dans les ports de la Baltique en 2006

	Rang	Trafic en tonnes
Primorsk	1	66 078 000
St-Petersbourg	2	37 889 000
Tallinn	3	36 002 000
Ventspils	4	26 299 000
Riga	5	22 524 000
Gdansk	6	19 459 000
Gothenburg	7	17 450 000
Klaipeda	8	16 921 000
Kaliningrad	9	13 604 000

Source : HOLMA E., SAURAMA A, TAMMI K., 2008.

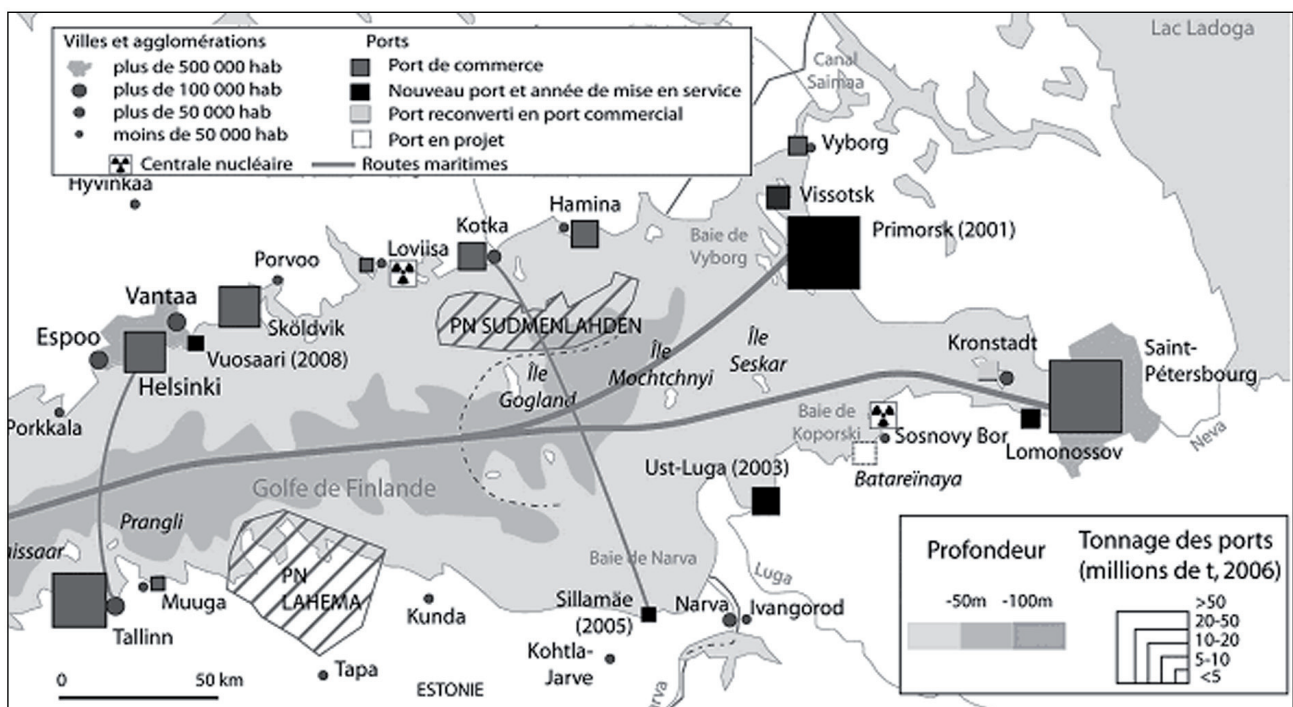
2.1. Concentration dans le Golfe de Finlande

Le Golfe de Finlande offre les conditions nautiques parmi les moins favorables de la région, c'est pourtant en son sein que se concentre l'augmentation du trafic maritime (Figure 3). En 2005, l'intensité de cette activité pouvait se traduire par les chiffres suivants : 40 000 navires entraient ou quittaient le Golfe de Finlande (Lepy, 2009).

C'est bien avant l'ouverture de Primorsk que la concentration du trafic dans le Golfe de Finlande a débuté. Si l'on se réfère aux trafics

portuaires totaux pour les années 2002, les ports de Tallinn, et surtout Saint-Petersbourg étaient déjà les leaders régionaux. Le programme-cadre russe d'aménagement portuaire envisageait que le trafic atteigne 58 millions de tonnes d'ici 2010, mais la croissance a été plus rapide que prévue et le trafic était déjà de 60 millions de tonnes en 2008. Ainsi, en 2008, le Golfe de Finlande concentrait 164,6 millions de tonnes de trafic, soit 61,4 % du total de la rangée alors que sa part en 1989 n'était que de 29 % (21 millions de tonnes).

Figure 3 : Un système portuaire complexe : le cas du golfe de Finlande



D'après : ORCIER P., 2009.

Port à vocation généraliste, Saint-Pétersbourg sort comme le grand vainqueur de ces années de transition alors que Ventspils, le traditionnel géant régional, occupe une situation plus délicate surtout avec le renouveau portuaire russe. Tallinn qui s'est paradoxalement développé grâce aux exportations pétrolières russes, alors qu'il n'est pas desservi par des oléoducs, paie aujourd'hui cette politique et semble marquer le pas face à ses concurrents. Saint-Pétersbourg s'impose comme le port majeur de la rangée, même si la croissance du terminal de Primorsk est impressionnante et le place, en volume, au premier rang régional (Figure 3). Celui-ci reste tout de même un « simple » terminal dédié à l'exportation d'hydrocarbures. Une étude des trafics portuaires pondérés renforce ce constat. A l'opposé, le port de Saint-Pétersbourg est couplé à la seconde métropole russe ce qui fait de ce couple ville-port un centre régional majeur, voire une potentielle capitale régionale. Le Golfe de Finlande concentrera à l'avenir encore d'avantage de trafic. En effet, la Russie y développe de nouvelles infrastructures comme à Oust-Louga, prévu pour devenir le plus grand terminal conteneurs de la région avec une capacité de 3 millions d'EVP à terme. Elle en projette d'autres à Batarejnaâ Boukhta par exemple (Figure 3). Face au dynamisme des ports du Golfe de Finlande, d'autres ports renforcent leur assise. Situés dans le sud de la rangée, ceux-ci sont aussi des ports multifonctionnels.

2.2. Des ports méridionaux revigorés

En 2008, les ports de Riga et de Klaipeda, ont été les plus dynamiques de la région. Riga a connu un trafic de 29,6 tonnes de millions en 2008, soit son maximum jamais atteint. Il convient de noter que la croissance des exportations dans le port de Riga est pour l'essentiel due aux vracs secs et, dans un deuxième temps, aux hydrocarbures. Riga, comme Ventspils, avant tout est un port de transit. En 2003, 82 % du fret portuaire letton était du transit et 90 % provenait encore de la Russie et des autres pays de la CEI. La situation de Riga est moins compliquée que celle Ventspils et Tallinn car il est plus généraliste.

Plus au sud, le port lituanien de Klaipeda a vu son trafic approcher les 30 millions de tonnes en 2008. Autant dire qu'il n'a pas connu les mêmes

difficultés que les autres ports baltes face au renouveau des ports russes. Si les flux pétroliers y restent assez volatiles, comme dans tous les ports non russes, les autres frets (en premier lieu les engrais et les conteneurs) illustrent la relative stabilité du trafic dans le port. Les croissances les plus marquées sont celles du trafic roulier et surtout du trafic conteneurisé.

La différence entre Klaipeda et les autres ports baltes provient du fait que Klaipeda a modifié son hinterland. D'abord, le marché national lituanien est plus important que celui des autres pays baltes et offre au port une petite niche de trafic. Ensuite, Klaipeda, en raison de sa localisation méridionale, a recadré son arrière-pays vers la Biélorussie, l'Ukraine et même l'Asie Centrale. Ainsi, en 2008, le transit ne représentait que 40 % du trafic total. De plus, le second pays d'origine/destination des marchandises transbordées dans le port de Klaipeda était la Biélorussie. Cette dernière comptait alors pour 22 % du trafic alors que la Russie n'était que le troisième partenaire alors qu'elle représentait 58 % du trafic en 1996. Le port de Klaipeda s'appuie pour cela sur les réseaux de transports terrestre existants et leur orientation est/ouest. Il bénéficie, par ailleurs, du développement des axes prioritaires européens et de l'affirmation des corridors paneuropéens (Figure 2). Le cas de Klaipeda illustre une autre dynamique de la région, l'arrière-pays commun à tous les ports en raison du rôle du transit russe évolue petit à petit avec l'apparition d'une différenciation nord/sud due à la concurrence modale, ou aux opportunités offertes par les nouveaux marchés nationaux, par exemple.

A l'extrémité méridionale de la rangée, le port de l'enclave russe Kaliningrad apparaît comme un cas particulier avec une croissance vive et continue de 2001 à 2007. 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. Cette croissance est relativement trompeuse car, basée majoritairement sur une exploitation pétrolière ciblée, elle masque la difficulté du port de Kaliningrad à s'intégrer dans les réseaux maritimes et surtout terrestres en raison de sa situation géopolitique spécifique.

2.3. La classification portuaire au sein de la rangée

Une hiérarchie portuaire se dessine dans la rangée balte. Elle illustre le renouveau maritime et portuaire russe, puisque deux ports russes occupent désormais les premiers rangs régionaux (Tableau 5). Plus que les rangs eux-mêmes ce sont ces écarts entre les trafics portuaires et le dyna-

misme qui les caractérisent qui instaurent une véritable hiérarchie dans la rangée. Cette hiérarchie prouve 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.

Tableau 5 : Les rangs portuaires en 1989 et 2008

	1989	1994	2008
Saint-Pétersbourg	3	4	2
Primorsk			1
Tallin	4	3	5
Ventspils	1	1	6
Riga	5	5	4
Klaipeda	2	1	3
Kaliningrad	6	6	7

Sources : compilées par l'auteur, 2009.

Nous pouvons compléter ce tableau des rangs portuaires et nous poser la question des fonctions, des rôles et des impacts des ports dans la

région balte, notamment en nous basant sur une classification fonctionnelle des ports qui accroît l'intérêt des résultats précédents (Tableau 6).

Tableau 6 : 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 Riga Klaipeda <i>Kaliningrad</i> <i>Tallinn</i>
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 <i>Tallinn</i> <i>Kaliningrad</i>
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 <i>Klaipeda</i> <i>Saint-Pétersbourg</i>

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

D'après RIIPI T., RYTKÖNEN J., SIITONEN L. et al., 2009.

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

- Des ports dits industriels ou vraciers, 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.

Cette classification renforce l'affirmation de la ville-port Saint-Pétersbourg comme leader régional.

Par contre, elle pose la question du devenir des ports vraciers de Ventspils voire Tallinn qui s'insèrent dans la circulation maritime par le tramping, d'où le 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).

3. L'INTÉGRATION DE LA FAÇADE DANS LE SYSTÈME MARITIME MONDIAL ET EUROPÉEN

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 conséquent, 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.

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

Etant une façade maritime de type secondaire, l'intégration de la rangée balte dans le système maritime mondial relève plus de ses liens avec l'une des grandes rangées portuaires que de sa desserte directe par les grandes routes maritimes. 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 (Figure 4). Le cas de la Baltique orientale reste cependant un cas particulier puisque, si sa desserte est pour l'essentiel assurée par

feeding, l'importante part des vracs dans le trafic, surtout des hydrocarbures, y renforce le rôle du tramping.

Sur plus de cent lignes régulières reliant les ports de la rangée orientale à d'autres terminaux maritimes en 2002, seulement une quinzaine les mettaient en relation avec des ports extérieurs à l'Europe ; au sein même de l'Europe, la majeure partie des connexions 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 types principaux de liaisons :

- Une majorité de lignes relie la façade orientale de la Baltique aux ports de la rangée Nord européenne (Figure 4), parmi lesquels quatre principaux (Rotterdam, Hambourg, Bremerhaven et Anvers) : par exemple, la ligne Bremerhaven - Hambourg - Riga - Klaipeda opérée par Unifeeder ; ou la East Baltic Express (Maersk), ligne hebdomadaire reliant Bremerhaven à Saint-Petersbourg, via Aarhus et Gdansk. Ces lignes sont quasiment toutes vouées au trafic conteneurisé ou roulier comme la ligne entre Klaipeda et Kiel.
- Les autres liaisons les plus importantes sont des relations que nous pouvons qualifier d'intrabaltiques, essentiellement de type ferry ou Ro-ro et concentrées sur l'ouest de la Baltique, sur des ports allemands et danois en l'occurrence. Les lignes opérées par la société DFDS LISCO (lituano-danoise) entre Klaipeda et Karlshamn ou Kiel en sont de bons exemples.

Cette configuration 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. Notons que du temps de l'URSS déjà, les ports de la mer du Nord servaient de relais à certains trafics. Les Soviétiques avaient ainsi créé une plate-forme à Anvers pour le 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. Les limites de gabarit imposées aux navires dans les détroits danois, ainsi que de l'organisation du transport maritime mondial autour de grands ports pivots, sont également pour partie

responsables de la définition de cet avant-pays restreint au nord-ouest européen. Les ports de la rangée orientale de la Baltique sont donc des-

servis par un réseau de feeders qui se rattache au réseau maritime mondial au niveau des grands ports européens.

Figure 4 : Ports desservis par des lignes régulières avec la Baltique orientale en 2002 (hors roulier)



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. Ainsi, en 2008, les échanges du port lituanien se sont concentrés sur l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et le Danemark. Les ports hollandais étaient avant tout les destinataires des exportations pétrolières russes à l'opposé des ports allemands à l'origine des importations via Klaipeda. La concurrence modale, bien que mineure, existe avec des liaisons routières comme la « Via Baltica », corridor transeuropéen reliant Varsovie à Helsinki ou le projet finlandais de liaison Helsinki/Saint-Petersbourg / Moscou (Figure 2). Enfin, l'analyse des lignes régulières focalise sur deux facteurs, la capacité et la fréquence. En termes de capacité, la majorité des routes de grande capacité ont leur origine ou leur destination dans un port hors Baltique et sont l'œuvre

de compagnies situées hors de la Baltique. En termes 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.

3.2. L'omniprésence des relations intrabaltiques

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.

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 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. 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. Les flux maritimes intrabaltiques s'affirment comme une composante majeure du trafic maritime régional et comme un puissant facteur d'intégration régionale et européenne comme le démontre le poids de l'Allemagne du nord. 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 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.

Les liaisons maritimes intrabaltiques sont majoritairement réalisées par des navires rouliers ou par des ferries, d'où la relative importance du trafic passager. 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. 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 vu 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 pages précédentes caractérisent le paradoxe de l'ouverture économique et politique de la Baltique orientale car cette dernière se caractérise par un rétrécissement de l'avant-pays portuaire. Cependant, à ce point de vue purement circulaire 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 contemporains 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. 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. Pour l'heure, cette dernière reste limitée et son effet diminue suivant un gradient sud/nord.

CONCLUSION

Pour synthétiser, nous pouvons conclure que nous assistons sur la façade orientale de la Mer Baltique à l'affirmation d'une rangée portuaire balte dynamique, hiérarchisée et aux relations régionalisées. D'après P. Orcier (2009), la Mer Baltique, de fossé, est devenue une calme mer intérieure de l'Union Européenne. Les ports riverains ont établi des relations avec le pourtour de cette mer, générant un regain d'activité qui a été particulièrement profitable aux plus modernes d'entre eux.

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 portuaire restent semblables : les exportations de matières premières en provenance de la Russie et de la CEI et l'approvisionnement de celles-ci en produits manufacturés.
- Le trafic de transit revêt toujours une importance primordiale pour les ports de la rangée baltes. 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 grands flux de circulation méridionaux européens par leur orientation est/ouest.

Quatre traits définissent la dynamique 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 du mouvement des navires rouliers symbole des relations intrabaltiques et la concentration des trafics sur certains ports. Plus que la complémentarité d'antan, c'est la concurrence, alliée à l'interdépendance, qui caractérise la rangée balte contemporaine. Une classification portuaire se dessine au sein de la rangée balte dominée par la ville-port de Saint-Petersbourg et le terminal pétrolier de Primorsk.

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.

Comme nombre de façades maritimes dites secondaires, l'évolution est celle du *feeder* 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. 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 participent à la structuration d'un espace régional intégré.

Bibliographie indicative

BAYOU C., « Les interdépendances énergétiques de la rive orientale de la Baltique » in *Courrier des Pays de l'Est*, n° 1003, La documentation française, mars 2000, p. 17-29.

BAYOU C., « Saint-Petersbourg : capitale russe de la mer Baltique ? », in *Les cahiers de CREMOC* n°34, Paris, 2002, p. 39-55.

BLANC-NOËL N. (Sous la direction de), « La Baltique, une nouvelle région en Europe », L'Harmattan, Paris, 2002, 173 p.

BRODIN A., « Baltic Sea ports and russian foreign trade – Studies in the economic and political geography on transition », Thèse de Géographie, University of Göteborg, 2003, 372 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.

HOLMA E., SAURAMA A., TAMMI K., « Baltic port list 2006, Annual cargo statistics of ports in the Baltic Sea Region », UNIVERSITY OF TURKU, 2008, 114 p.

HYZY V., « Vers l'affirmation d'une nouvelle maritimité dans les villes portuaires baltes » in *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, Paris, 1998, p. 419-427.

KUNTH A., « Le port de Saint-Petersbourg : de grandes ambitions », in *Le courrier des pays de l'Est* n° 1007, La documentation française, Paris, 2000, p. 58-71.

LE BOURHIS E., « Le port pétrolier de Ventspils: une parabole des relations russo-lettones » in *Regard sur l'Est* (<http://www.regard-est.com>), 2009.

LEPY E., « Les glaces en Mer Baltique », Thèse de géographie, Université de Caen, 2009, 420 p.

ORCIER P., « Les recompositions territoriales dans la région de la Baltique orientale (Finlande, Estonie, Lettonie, Lituanie) », Thèse de Géographie, Ecole Normale Supérieure – Lettres et Sciences humaines, 2009, 447 p.

OJALA L., KOSKINEN M.M., « Development of the Baltic States ports » in *New Europe 2020 - Visions and Strategies for Wider Europe*, 27-28 août 2004, Turku School of Economics and Business Administration, 2004, 19 p.

SERRY A., « La réorganisation portuaire de la Baltique orientale, l'émergence d'une nouvelle région en Europe », Thèse de Géographie, Université du Havre, 2006, 373 p.

SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION, « Baltic maritime outlook 2000 », Noorköping, 1999, 205p. <http://www.sjofartsverket.se/tabla-d/pdf/d14/rapporter/BM-outlook-2000.pdf>

THOREZ P., « Les transports maritimes dans les Etats issus de l'URSS » in *Le courrier des pays de l'Est*, La documentation française, n°426, 1998, p. 18-53.

THOREZ P. (sous la direction de), « La Russie », CNED Sedes, Paris, 2007, 384 p.