
L'avant-pays des ports de la Baltique orientale

Arnaud Serry *

* CEDETE, IUT de Chartres ; Chercheur associé au CIRTAI (UMR 6266 du CNRS)

1 place Roger Joly, 28000 Chartres

arnaud.serry@univ-orleans.fr

Sections de rattachement : 23

Secteur : tertiaire

RÉSUMÉ. La croissance du commerce et la circulation dans la région de la Mer Baltique perdurent depuis le milieu des années 1990, avec un taux annuel moyen proche de 5 %. Cette tendance s'affirme via l'augmentation des échanges maritimes entre les pays de la baltique orientale avec d'autres pays de l'UE. Les ports sont révélateurs du rapide relèvement des Etats baltes et du difficile passage à l'économie de marché du voisin russe. Ces 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 périliteraient. La rangée portuaire a nettement évolué, s'ouvrant économiquement sur le monde en s'appuyant sur des mises relations régionales et nord-européennes. Il existe de nombreux éléments d'incertitude quant à la structure géographique de ce développement du transport maritime balte. Le premier est que les nouvelles connexions terrestres introduisent de la concurrence modale face aux liaisons maritimes. Un autre est le développement de la capacité des ports russes et donc d'autres corridors de transport, qui ont le potentiel de changer la structure actuelle des flux de transit via les pays de la mer Baltique. Enfin, des processus de différenciation spatiale et structurels naissants remettent en cause la structure de la façade maritime.

MOTS-CLÉS : baltique, balte, transport maritime, ports, avant-pays, foreland.

Introduction

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. La Mer Baltique, de fossé, est devenue une calme mer intérieure de l'Union Européenne. Du fait de l'augmentation des flux d'échanges entre la Russie et l'Union européenne, la région de la mer Baltique, en tant que région de transit, tient une place stratégique de plus en plus importante. Ainsi la plus grande partie des exportations de la Russie, y compris de pétrole et de produits chimiques pour une large part, passe-t-elle par les ports de la côte balte.

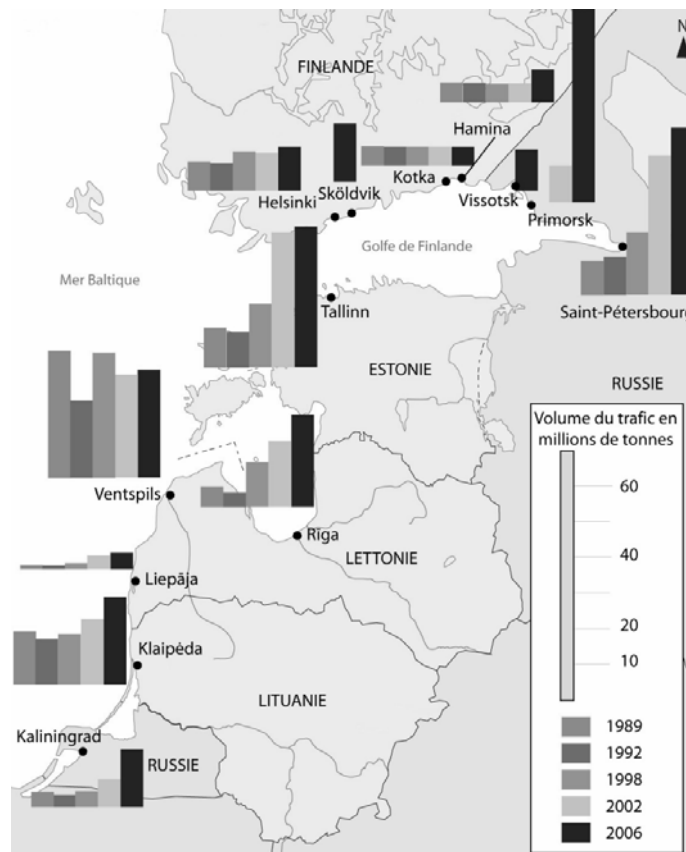


Figure 1. Localisation et trafic des ports de la Baltique orientale (D'après Orcier P., 2009)

Le développement d'un port est intimement lié à celui du territoire avec lequel il est en relation. Côté mer comme côté terre, ce territoire se transforme, évolue, pose de

nouvelles questions et offre de nouvelles opportunités, impose des changements d'échelle. Coté terre, la desserte de la Russie constitue un enjeu primordial pour les ports baltes¹. De ce fait, la façade maritime orientale de la mer Baltique est une façade constituée de ports de transit : les ports finlandais de Kotka et Hamina ; Tallin/Muuga le principal port estonien ; Ventspils, Riga et Liepaja en Lettonie ; Klaipeda en Lituanie ; Saint-Pétersbourg, Kaliningrad et Primorsk pour la Russie (Cf. figure 1).

Ces ports s'inscrivent dans des espaces et des réseaux maritimes et terrestres et il convient donc de les appréhender comme des nœuds : le port est vu comme un pôle qui dessert et anime des espaces, l'hinterland et le foreland. Le foreland du port (ou son avant-pays maritime) peut être défini comme l'espace maritime de projection dans lequel le port entretient des liens commerciaux, ou encore comme l'ensemble des marchés atteints via des ports connectés. Le foreland d'un port est constitué d'un ensemble d'autres ports avec lesquels s'organisent des échanges réguliers, qu'il s'agisse du transport de passagers ou de marchandises.

1. L'intégration dans les systèmes de transport européens et mondiaux

Le transport maritime est historiquement associé au développement économique d'une région maritime. Il dessine le foreland des ports, constitué de l'ensemble des ports avec lesquels ils sont en relation. Ils sont donc aussi en situation de concurrence.

1.1. Un avant-pays à dominante nord européenne

Les ports de la Baltique orientale reposent en partie sur un modèle de régionalisation fondé sur l'avant-pays, afin d'avoir accès aux principales routes commerciales. Les principaux ports à conteneurs de la Northern Range² servent de plaques tournantes intermédiaires. Les navires mères touchent ces principaux ports alors que les ports de la Baltique reçoivent les services feeders³. La rangée portuaire balte est donc une façade maritime de type secondaire. Son intégration dans le système maritime mondial relève plus de ses liens avec l'une des grandes rangées portuaires que de sa desserte directe par

¹ Nous entendons dans ces pages par « espace balte » l'ensemble des territoires de la Baltique orientale. Cette approche s'appuie sur les caractères communs de cette région littorale et sur des aspects qui dépassent le simple cadre géographique.

² Rangée portuaire allant du Havre à Hambourg (Hambourg, Bremerhaven, Rotterdam et dans une moindre mesure, Anvers, Zeebrugge, Le Havre).

³ Le *feeder* consiste à coupler un trafic conteneurisé transocéanique à un trafic à courte distance. Les navires transocéaniques acheminent les conteneurs dans des ports principaux, appelés ports d'éclatement (ou *hubs*), à partir desquels les conteneurs sont redistribués dans des navires plus petits à destination de ports secondaires.

les grandes routes maritimes. En l'occurrence, les ports d'Europe occidentale sont ces hubs dans lesquels les flux en provenance ou à destination de la Baltique se concentrent. Sur plus de cent lignes régulières reliant les ports de la rangée orientale à d'autres terminaux maritimes, seulement une quinzaine les mettent en relation avec des ports extérieurs à l'Europe.

Une majorité de lignes relie la façade orientale de la Baltique aux ports de la rangée Nord européenne, parmi lesquels quatre principaux (Rotterdam, Hambourg, Bremerhaven et Anvers) : par exemple, la ligne East Baltic Express (Maersk), ligne hebdomadaire reliant Bremerhaven à Saint-Pétersbourg, via Aarhus et Gdansk. Ces lignes sont quasiment toutes vouées au trafic conteneurisé ou roulier. L'énumération de tous les services proposés n'a pas sa place ici. Quelques faits majeurs peuvent être retenus. Hambourg est au premier rang des ports de l'Ouest pour le trafic avec la Mer Baltique orientale. 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, entre autre pour la desserte des ports finlandais qui réexpédient une partie des marchandises vers la Russie.

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. 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.

1.2. Le développement de la concurrence modale

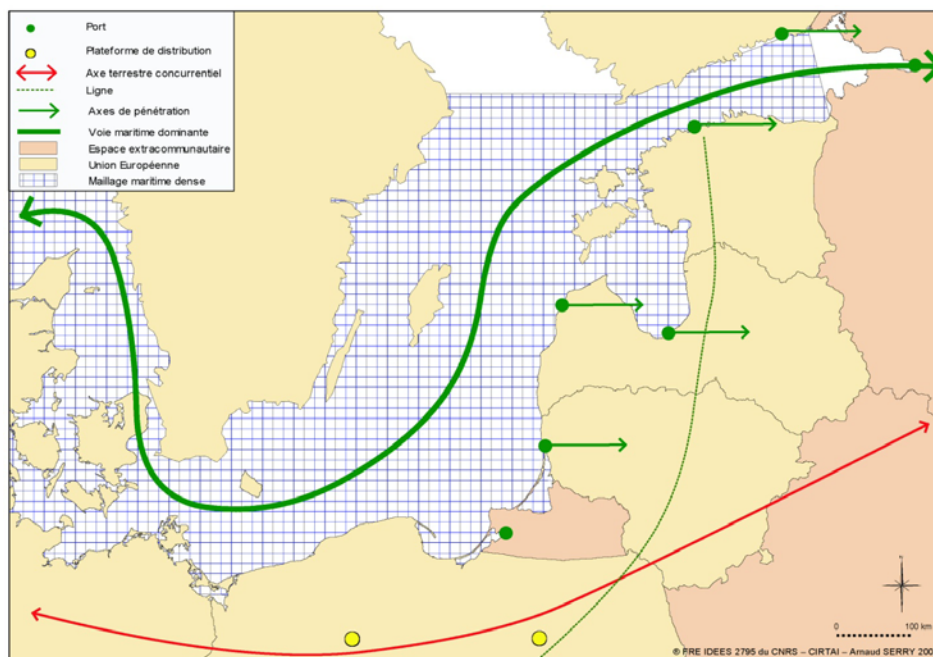
Le modèle actuel va de pair avec la création de grands centres de distribution européens dans les pays du Benelux (près de la principale Rotterdam ports, Anvers et Zeebrugge) et dans la partie nord de l'Allemagne. Ces perturbateurs visent à servir également les marchés baltes, principalement via les réseaux feeders existants mais aussi via d'autres modes de transports. La concurrence modale existe avec des liaisons routières comme la Via Baltica, corridor transeuropéen reliant Varsovie à Helsinki. En fait, 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. 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 Finlande⁴ dans la même position que ceux de Lettonie ou Lituanie. Bien que les contraintes liées aux barrières douanières et aux franchises

⁴ Cet espace est celui qui concentre les trafics maritimes (Cf. figure 1).

des frontières aient en grandes parties disparues, relier Hambourg à Tallinn par la terre reste 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. Le renforcement contemporain du rôle 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-blocs⁵ entre ceux-ci et l'arrière-pays traditionnel des ports régionaux. La réalisation la plus aboutie met en relation Hambourg et le marché balte, la mer Noire ou l'Asie centrale. Par ailleurs, l'ouverture du marché ferroviaire attire des opérateurs issus de réseaux portuaires. Le marché feeder est donc soumis à la concurrence de la route et du rail pour la partie du marché intra-européen.

Figure 1. Schématisation de la circulation maritime en Baltique orientale



Cependant, en 2001, la Commission européenne a initié le projet d'autoroutes de la mer. L'idée principale est une meilleure complémentarité des modes de transport : la route ne doit pas être le moyen unique pour acheminer les marchandises et transporter les Européens. Il y a une autoroute de la mer en Baltique en phase de construction.

⁵ Train entier, appelé aussi train complet, de marchandises qui est acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire.

L'objectif souhaité est de consolider les lignes de transit existantes, en s'attendant également à la mise à niveau des infrastructures et des services maritimes, notamment la continuité de la chaîne logistique vers le rail et le routier.

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.

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

2.1. La croissance des échanges intrarégionaux

En 1989, la région balte effectuait 98 % de ses échanges commerciaux avec l'Union soviétique. En 2009, la part de l'Union européenne dans les échanges commerciaux des Etats de la Baltique orientale se situe autour de 80 %. C'est donc un véritable renversement qui s'est opéré, un redéploiement des flux commerciaux à l'échelle continentale. Alors qu'ils étaient faibles il y a vingt ans, les échanges commerciaux régionaux ont littéralement explosé, encouragés par l'instauration du libre échange. Les Etats riverains de la Baltique figurent parmi les principaux partenaires commerciaux des Etats de la rive orientale, qui ont aussi accru les échanges entre eux au cours de la L'importance relative des volumes d'importation et d'exportation résultant d'échanges intrarégionaux diffère selon les pays. Mesuré en tonnes, l'Allemagne est le partenaire commercial le plus important pour la plupart des pays.

Le commerce intra-régional, porté par le transport maritime, connaît donc depuis le milieu des années quatre vingt dix une croissance rapide. De ce fait, la rétraction de l'avant-pays des ports baltes est d'autant plus importante que, hors liaisons avec la rangée nord européenne, dominant 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 Lisco (Lituanie) et Latline (Lettonie) désormais fusionnées sous le nom de Lisco Baltic Service. 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 Golfs de Finlande ou de Botnie (Cf. Figure 2). 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 relations entre les ports baltes et les autres façades baltiques se concentrent sur la partie allemande de la Baltique 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, 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.

- La seconde rejoint l'omniprésence du *feeder* 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.

2.2. Une régionalisation différenciée

Une analyse des lignes régulières focalise sur deux facteurs, la capacité et la fréquence, et apporte les résultats suivants [CAPPUCILLI J.F., NOTTEBOOM T., 2005]. 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. 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 celles centrées sur la Northern Range. Elles représentent seulement 5% de toutes les lignes régulières en Baltique.

- Les services régionaux sont de capacité et de fréquence moyennes et sont assurés par des opérateurs régionaux et partent de ports comme Saint-Pétersbourg ou Helsinki. Avec 60% du total, ces lignes, majoritairement roulières, composent le principal groupe de services en mer Baltique.

- 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. Ces services locaux constituent par ailleurs la trame la plus fine du maillage en mer Baltique. Ces derniers sont par nature une forme de cabotage maritime.⁶

Le cas de la Baltique orientale reste d'autant plus un cas particulier puisque, si sa desserte est pour l'essentiel assurée par *feeder*, l'importante part des vracs dans le trafic, surtout des hydrocarbures, y renforce le rôle du *tramping*⁷. Du point de vue du transport de vrac, 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. 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. 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 et les autres façades portuaires est effectué par de petits navires *feeders*.

En fait deux systèmes de transport se dissocient. D'une part celui des marchandises générales qui, transportées en conteneurs, empruntent les lignes maritimes régulières ou les transports terrestres, d'autre part celui des exportations de pondéreux depuis les États postsoviétiques, qui, après un trajet terrestre par chemin de fer ou oléoduc, utilisent la voie maritime [THOREZ P., KUNTH A., 2007].

Conclusion

Les pages précédentes caractérisent le paradoxe de l'ouverture économique et politique de la Baltique orientale car cette dernière se particularise par un rétrécissement de l'avant-pays portuaire. 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. Les échanges entre les pays de l'espace baltique ont, depuis 1989, progressé à un rythme plus rapide que les échanges avec le reste du monde. La transition des systèmes de transport témoigne ainsi des différents degrés d'évolution des relations à la fois économiques et politiques, entre territoires. 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. Comme nombre de façades maritimes

⁶ Le cabotage maritime ou Short Sea Shipping est la navigation sur de courtes distances à proximité des côtes, soumise aux règlements nationaux des pays concernés

⁷ Le *tramping* est un mode d'exploitation d'un navire consistant à l'utiliser sans itinéraire fixe (activité d'un armateur qui place systématiquement son navire sur le marché de l'affrètement).

dites secondaires, l'évolution est celle du *feeder*, sauf pour l'acheminement des matières premières. La géographie spécifique de la mer Baltique, et plus largement de l'union Européenne, rend cette organisation régionale quelque peu particulière en raison du rôle du transport maritime roulier, du développement du cabotage maritime et de 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. Des rapports complexes se sont en fait instaurés entre les ports de l'Ouest et de l'Est de l'Europe puisque ceux-ci sont en relation côté mer comme côté terre.

Bibliographie

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.

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.

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 ;

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 aout 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.

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 Pierre, KUNTH Antoine, 2007, « Frontières et transport, frontières de transport : continuités, mutations et transition entre l'Ouest et l'Est de l'Europe ». In : *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, Hors Série 2007, « La Russie, Géographie des territoires », pp. 89-120.