



www.isemar.asso.fr

## SYNTHESE N° 54 – Avril 2003

### ELARGISSEMENT DE L'UNION EUROPEENNE : FAITS ET ENJEUX MARITIMES ET PORTUAIRES DES NOUVEAUX ETATS MEMBRES

*L'élargissement de l'Europe à 25 membres le 1<sup>er</sup> mai 2004 va entraîner l'entrée de 7 pays avec un accès maritime. Il est attendu que le barycentre de l'Europe se déplace un peu plus à l'est, vers des économies émergentes à fort potentiel de croissance et d'investissements, pour celles ayant su créer les conditions économiques et sociales favorables. Cette synthèse vise à mieux cerner les capacités actuelles de ces pays dans les différents secteurs du transport maritime, les évolutions en cours et les nouveaux enjeux dans cette Europe élargie.*

cadre géo-économique des nouveaux pays maritimes membres

pays	milliers habitants	surface en km <sup>2</sup>	milliards Euros PIB	PIB/hab.*	croissance PIB (%)
Pologne	38 600	312 685	196,7	9210	1,1
Estonie	1 300	45 227	6,2	9820	5,4
Lituanie	3 700	65 300	13,4	8730	5,3
Lettonie	2 370	64 589	8,5	7710	7,6
Slovénie	2 000	20 251	20,9	15 970	3
Chypre	840	9 251	10,2	20 400	4,5
Malte	390	316	4	12 700	4,2

\*SPA Euro standard pouvoir d'achat  
sources : Union européenne & Eurostat

### LES PORTS DE LA BALTIQUE : UN ENSEMBLE EN RECOMPOSITION

Les évolutions les plus sensibles au niveau portuaire se situent au nord de l'Europe, en Pologne et dans les pays baltes du fait du rattrapage économique à opérer depuis l'éclatement du bloc des « pays de l'Est » et de la volonté de maîtrise des flux par des Etats devenus indépendants les uns des autres.

### Pologne et pays baltes, des hinterlands à restructurer

- *La Pologne, ou comment élargir l'hinterland*

Les ports de Pologne, dont l'activité repose essentiellement sur des débouchés nationaux, représentent une capacité portuaire de près de 65 millions de tonnes. Mais leur compétitivité a fortement diminué, en raison du manque d'investissements et de connexions terrestres performantes. L'enjeu dominant porte donc sur la modernisation des infrastructures et l'extension des hinterlands. Le port de Szczecin, situé à seulement 100 km de Berlin, essaie ainsi de capter une partie des flux d'Allemagne orientale, et l'intégration à l'Union européenne constitue une opportunité en la matière. L'hinterland des ports polonais reste à construire, à structurer en direction de l'ouest, mais aussi des pays enclavés d'Europe centrale.

- *Les pays baltes et la nécessaire domination de l'hinterland*

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, il n'en va pas de même pour les pays baltes 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.)<sup>1</sup>. L'activité de transbordement en provenance de la Russie représente de la sorte une part importante du PIB des pays baltes<sup>2</sup> qui se livrent à une intense concurrence pour capter les trafics russes.

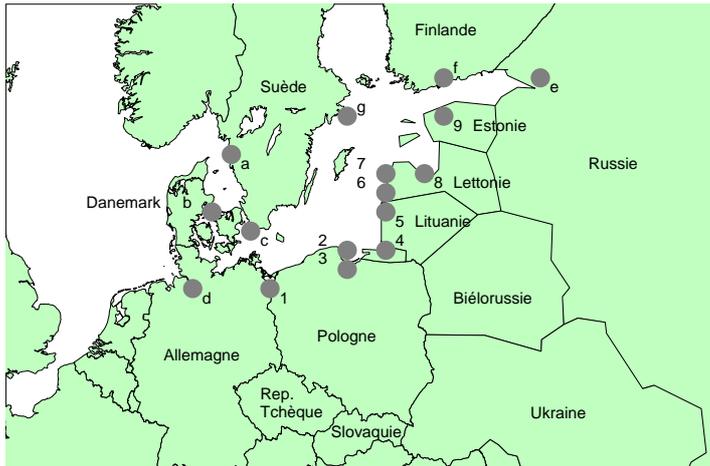
Ainsi sur l'aire économique « Nord Ouest Russie », les ports de la Baltique drainent en moyenne 44% d'un trafic évalué à plus de 95 millions de tonnes. Cette part s'élève à plus de 70% pour les trafics de conteneurs, de produits chimiques et de pétrole. Cette dépendance est forte pour le port de Ventspils où débouche un des oléoducs comptant pour 12% du trafic pétrolier de la Russie. L'activité de Tallin qui est, en distance, le port le plus proche de Moscou, relève à 90% de la Russie et de la Biélorussie.

Les ports baltes occupent une position relativement fragile. Ainsi, lorsque la Russie augmente sensiblement les frets ferroviaires des marchandises en transit par les pays baltes, elle relève le seuil d'opportunité pour l'utilisation des ports russes. Et 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.

<sup>1</sup> Dans les pays baltes, l'organisation et l'activité portuaire sont en partie héritées de la spécialisation planifiée mise en place du temps de l'économie soviétique et qui servait les intérêts russes.

<sup>2</sup> 7 à 9 % en Estonie, 4 à 6% en Lettonie.

## les ports importants dans le commerce avec la Baltique



a - Göteborg. b - Aarhus. c - Copenhague/Malmö. d - Hambourg. e - St Petersbourg. f - Helsinki. g - Stockholm. 1 Szczecin Swinoujscie. 2 Gdynia. 3 Gdansk. 4 Kaliningrad. 5 Klaïpeda. 6 Liepaja. 7 Ventspils. 8 Riga. 9 Tallin.

### Evolution des structures portuaires : vers un alignement sur les schémas d'organisation de l'Europe de l'Ouest

Les ports polonais et baltes ont été englobés dans les réformes sur les statuts juridiques des anciennes entreprises d'Etat. Les processus ont été longs, mais ont abouti à un alignement des structures portuaires sur les schémas dominants que l'on observe en Europe de l'Ouest.

- *Gdynia et Szczecin (Pologne)*

Si Gdansk apparaît comme le port pétrolier de la Pologne, Szczecin en est le centre « vracs secs » et Gdynia le pôle « conteneurs et diverses ».

En juin 1998, une société anonyme (*The Szczecin & Swinoujscie Port Authority*) a vu le jour entre les ports de Szczecin et Swinoujscie. Les principales fonctions de cette entité résident dans le développement et l'aménagement cohérents des deux ports de l'embouchure de l'Oder, qui comprend aussi une zone franche (*Duty Free Zone*) depuis 1994. Le système de direction se fait sur un modèle étatico-municipal. En 1991, l'entreprise publique gérant le port de Gdynia a été transformée en une société par actions, propriété de l'Etat, et en 1996, le port a achevé sa restructuration pour devenir la « Port Gdynia Holding SA ». La volonté de ses responsables est d'en faire la porte maritime de la région de Poméranie.

- *Ventspils, Riga et Liepaja (Lettonie)*

La Lettonie compte deux ports majeurs, Riga pour les marchandises diverses et Ventspils pour les produits pétroliers et le brut alors que l'avenir de Liepaja est incertain.

Le port franc de Ventspils est le port le plus important en Baltique. Avec son terminal « Ventspils Nafta », il

effectue le transbordement de plus de 25 millions de tonnes de matière minérale par an. 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 un port d'exportation : 12 % du volume total de pétrole et produits pétroliers de la Russie y transitent mais les responsables portuaires tentent de diversifier leur activité et de grands projets de développement sont en cours : construction d'un nouveau terminal multi-modal pour l'accueil des porte-conteneurs et navires rouliers (capacité maximale de 250 000 t/an), création d'une zone portuaire pour l'accueil des aframes<sup>3</sup>... Le port de Riga a des activités très hétérogènes, mais il possède un des grands terminaux conteneurisés de la Baltique. Il est administré par une entité publique, la « Riga Commercial Port » et en 1996, une loi a permis d'octroyer aux entreprises s'installant dans la zone portuaire des exonérations fiscales.

- *Liepaja, Klaïpeda et Kaliningrad, concurrence et coopération*

Le port de Liepaja a longtemps souffert de son statut de port militaire. 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 d'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. Néanmoins Liepaja est confrontée à la concurrence du port Lituanien de Klaïpeda, qui projette de développer son trafic conteneurisé par l'approfondissement de son tirant d'eau qui passera à 14,5 mètres et qui a signé un accord de coopération avec le port de l'enclave russe de Kaliningrad (au sud) pour la construction d'un centre logistique commun. Cet exemple est peut-être le premier d'une tendance à la coopération portuaire qui pourrait devenir nécessaire entre les ports baltes si la concurrence venait à se durcir.



le quai pour produits forestiers – Port de Liepaja  
crédit photographique : Port de Liepaja

<sup>3</sup> pétrolier de 80 à 125 000 tpl.

**données de base sur les principaux ports baltes et polonais en 2000 / 2001**

	<b>GDANSK</b>	<b>GDYNIA</b>	<b>SZCZECIN</b>	<b>KLAIPEDA</b>	<b>LIEPAJA</b>	<b>RIGA</b>	<b>VENTSPILS</b>	<b>TALLIN</b>
	Pologne	Pologne	Pologne	Lituanie	Lettonie	Lettonie	Lettonie	Estonie
<i>statut</i>	Public (municipalité, salariés, Etat)	Holding 100% public	Public	Public (Etat)	Public (Etat)	Public (Etat et municipalité)	Public	Société de droit privé à capitaux publics
<i>gestion</i>	port bailleur							
<i>trafic en tonnes</i>	17.8	8.4	15.5	19.3	3.2	14.9	37.9	32.3
<i>trafic evp</i>	24 435	214 724	21 865	39 955	2 276	73 900	219	78 072
<i>trafic camions+ remorques</i>	5 495	40 200	-	106 281	25 173	10 786	2882	172 516
<i>% vracs / total*</i>	89	36	83	23	16	58	95	64
<i>% diverses / total*</i>	11	64	17	77	84	42	5	36
<i>tirant d'eau (m)</i>	15	13	9.5	14.5	9.5	12	15	17
<i>chiffre d'affaires (M\$)</i>	28	31.6	-	-	4	25.1	-	50.2
<i>investissement (M\$)</i>	7.4	5.2	-	-	5.6	149.1	10	24.5
<i>salariés</i>	475	552	711	-	170	446	230	734

\*% par rapport au trafic total.

source : Baltic Ports Organisation

### Le système portuaire balte en recomposition

- Une concurrence régionale forte, un enjeu énergétique majeur

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. Ainsi, le port de Saint-Petersbourg crée un nouveau terminal charbonnier à 20 km de la frontière estonienne. A Kaliningrad, enclavée entre la Pologne et la Lituanie, l'entreprise Lukoil établit un nouveau terminal pétrolier de plus de 4 millions de tonnes et envisage la conversion d'une base navale militaire. Un projet similaire vient de s'achever à proximité de Saint-Petersbourg, Primorsk, qui détourne déjà une partie substantielle des trafics de Ventspils (baisse de 24% en 2002) et menace ses projets d'extension (doublement de la capacité portuaire de 36 millions à 70 millions de tonnes). 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, soit en adoptant des mesures douanières discriminatoires.

- Puissance des trafics conventionnels, faiblesse des trafics 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 apparaît aujourd'hui 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 en matières premières). Cette perspective est particulièrement mise en avant pour attirer des investisseurs étrangers dans les ports baltes.

### trafic total en millions de tonnes des ports baltes et polonais

	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2002</b>
Tallin (Estonie)	13	29,2	37,8
Riga (Lettonie)	7,4	13,3	18,1
Ventspils (Lettonie)	29,6	34,8	28,7
Liepaja (Lettonie)	1,4	2,9	4,3
Klaipeda (Lituanie)	12,7	19,3	19,7
Kaliningrad (Russie)	4,6	4,3	9,5
Gdynia (Pologne)	7,6	8,4	8,4*
Gdansk (Pologne)	18,2	16,7	17,8*
Szczecin (Pologne)	16,2	15,5	-

\* données 2001

### trafic evp des principaux ports baltes et polonais

<b>ports</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Riga (Lettonie)	119 612	84 818	73 900
Klaipeda (Lituanie)	29 996	39 955	51 135
Tallin (Estonie)	39 408	76 692	78 072
Gdynia (Pologne)	140 440	206 305	214 724
Gdansk	-	24 435	34 000
Szczecin (Pologne)	13 205	21 865	19 960

compilations de données : Journal de la Marine Marchande.  
Containerisation International Yearbook. Sites internet des ports.

- Dessertes terrestres et maritimes, vers une redistribution des trafics ?

La concurrence sur les infrastructures portuaires est accentuée par les nouveaux projets routiers. Parmi les plus importants, il faut citer la « Via Baltica », corridor trans-européen reliant Varsovie à Helsinki via les trois pays baltes, qui bénéficiera d'investissements majeurs dans les années à venir. La Finlande projette également de construire un corridor entre Helsinki, Saint-Petersbourg et Moscou, ce qui aura pour effet de détourner une partie des trafics en transit par les pays baltes. 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.

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 de lignes régulières : faiblesse des volumes, fragmentation des escales réparties sur des distances rapprochées... Les ports de Göteborg, Copenhague/Malmö et Aarhus, ainsi que Kotka, respectivement en Suède, Danemark et Finlande ont réalisé des investissements importants à la fin des années 90' afin d'augmenter leur capacité de manutention conteneurs et servir de ports relais vers les pays baltes. C'est ainsi que 1/3 du trafic portuaire de conteneurs de Göteborg correspond à du transbordement. La quasi-totalité du trafic conteneurs d'Aarhus est transbordée. Hambourg est également un acteur majeur de la région, collectant et redistribuant par feeder sur la Baltique pour massifier les trafics transocéaniques<sup>4</sup>. L'émergence d'un port de transbordement dans les ports baltes ne semble pas se justifier, sur un plan économique, alors même que les ports de Finlande, de Suède et de Norvège s'emploient à maintenir leurs lignes directes.

Navire de la POL Levant en opération sur la ligne Gdynia - Beyrouth



crédit photographique : POL Levant Shipping

- *Une stratégie commerciale affirmée*

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. Le terminal pétrolier de Butinge est de la sorte subordonné à la Mazeikui Nafta détenue par la compagnie américaine Williams.

Plusieurs opérations de commercialisation, concession ou partenariat avec des opérateurs privés étrangers ont été réalisées. NoordNatie (racheté depuis par PSA Corp. Ltd.) a investi en partenariat avec des sociétés locales à Ventspils dans la construction d'un terminal polyvalent. Par ailleurs, le terminal pétrolier est déjà contrôlé par des opérateurs commerciaux. Les bailleurs de fonds européens

<sup>4</sup> Comparé aux 4,6 millions de conteneurs traités à Hambourg, l'ensemble des ports baltes se situe au rang de port "feeder".

encouragent une privatisation du port de Tallin (terminal de Muuga en particulier qui représente 70% du trafic) depuis plusieurs années. En Pologne, le port de Szczecin sollicite des partenariats privés. Klasco, à l'origine spécialiste des aciers, et dont le capital est détenu par le groupe Achema, 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.

### Un transport maritime sous dépendance

En matière de transport maritime, l'offre conteneurisée est assurée par une flotte de petits porte-conteneurs de 250 à 750 evp assurant en général des services hebdomadaires ou bi-hebdomadaires, à destination des ports du nord de l'Union européenne, ou à partir de ports de transbordements situés dans les pays scandinaves. Ces armements sont exploités par des compagnies régionales (Team Lines en Finlande, 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. La Scandinavie est par exemple entièrement accessible par la route depuis l'ouverture du pont entre Copenhague et Malmö. Le secteur « ferries » compose en revanche un maillage toujours dense en intra-Baltique.

Les compagnies baltes telles que Estonia Shipping, Latvian Shipping ou T&E Esco Container Lines sont actives sur des liaisons régionales spécialisées. Les ressources de ces armements sont limitées comme en attestent les difficultés liées à la privatisation de ces armements, reportée ou annulée. Les armements nouent par conséquent 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 la marque IKEA (65 conteneurs de 45 pieds chaque semaine). 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 rachetée par le danois DFDS Tor Line.

En Pologne, La Polish Ocean Line (POL) qui a compté une cinquantaine de cargos et porte-conteneurs à l'international dans les années 80' est désormais une compagnie régionale scindée en deux sociétés, POL Levant Shipping (8 navires sur la Méditerranée) et Baltic Container Lines (3 navires en Baltique). En revanche, l'armement vraquier Polish

Steamship Company (PSC) est resté très présent sur les marchés avec 6 panamax de 73500 tpl, 61 navires de classe handy (20 à 40000 tpl) et 12 caboteurs de 4 à 5000 tpl.

Enfin en matière de construction navale, les chantiers des pays baltes sont de petite taille et spécialisés<sup>5</sup>, alors que la Pologne compte trois grands chantiers, renommés à l'international et très actifs sur les cargos et les porte-conteneurs<sup>6</sup>. Entre 1995 et 2000, la Pologne a produit annuellement et en moyenne 50 navires pour 600 000 tonnes brutes<sup>7</sup> (2,5% du total mondial).

### MEDITERRANEE ET ADRIATIQUE : UN ESPACE INTERNATIONAL EN QUETE DE RESEAUX

La problématique portuaire se pose en termes différents dans les pays méditerranéens. Les îles de Malte et Chypre bénéficient de leur proximité des grandes routes maritimes est-ouest (Asie-Europe), en transit par le canal de Suez et le détroit de Gibraltar. Elles peuvent tirer profit de cette situation pour exercer une fonction de port de transbordement. Toutefois, leur caractère insulaire ne leur permet pas d'envisager d'interconnexions routières. Cette situation les fragilise dans leur négociation avec les armements et ne leur permet souvent pas d'envisager d'extension de leur activité. Malte envisage ainsi, depuis quelques années, la cession de son terminal à un armateur afin de le fidéliser. A l'inverse, la Slovénie se retrouve isolée de ces mêmes routes maritimes et essaie de développer les liaisons logistiques avec son arrière-pays afin de contrebalancer cette faiblesse.

#### Les ports méditerranéens : re - développer l'activité

- *Malte : privatisation et consolidation ?*

La MMA (the Malta Maritime Authority) regroupe les deux ports principaux de l'île : Marsaxlokk et Valletta. La MMA est une entité autonome depuis 1991 qui doit néanmoins suivre les directives du Ministère des Transports si l'intérêt public est en jeu. Le terminal conteneurisé a été construit à Marsaxlokk, laissant à Valletta, qui fut pendant des années le port international de l'île, des trafics de niche. Le gouvernement est actuellement engagé dans un vaste plan de privatisation des infrastructures (y compris ports et aéroport) afin de tenter de redynamiser une économie vacillante. Si Malte est

<sup>5</sup> Ils sont aussi intégrés dans les réseaux des constructeurs européens. La chantier Baltija fait ainsi partie du groupe Odense Lindoe (AP Moller / Maersk Sea Land) et construit des blocs et des superstructures pour le chantier danois.

<sup>6</sup> Pourcentages des commandes à la mi-2001 : Gdynia 51%, Szczecin 37% et Gdansk 11%.

<sup>7</sup> A titre de comparaison : Allemagne 1995/2000, moyenne de 75 navires pour 1 Mtb par an (4.5% du total mondial).

« idéalement » située en centre méditerranée pour une fonction de transbordement maritime pur, la réalité montre que le potentiel est pourtant relativement faible, car trop limité par l'absence de multimodalisme (rail, route, fluvial). L'échec du terminal de transbordement de Cagliari en Sardaigne va dans le même sens : les armements préfèrent sécuriser leurs places de transit portuaire en les adossant à un hinterland (Barcelone, Valence, Gênes...) ou en les connectant à un réseau ferroviaire (Gioia Tauro). Dans le même ordre d'idée, l'autorité portuaire de l'île a construit un grand centre de stockage portuaire de céréales, le Kordin Terminal, qui devait servir de « base avancée » pour les importations des pays du Maghreb. Cette fonction n'a encore jamais été réellement remplie et le terminal fonctionne en sous régime.

- *Chypre : à la recherche d'un créneau stratégique en Méditerranée via la spécialisation des sites portuaires*

L'entité semi-autonome « Autorité Portuaire de Chypre » gère les trois principaux ports de l'île : Limassol, Larnaca et Vassiliko. Le Ministère des Communications donne à l'APC les directions générales de développement. Les ambitions gouvernementales chypriotes sont de redonner au port de Limassol le rôle de centre de transbordement de conteneurs à l'est du bassin méditerranéen qu'il a joué pendant un temps. Un projet de spécialisation des ports va être mis en œuvre : Larnaca, dont les équipements de manutention seraient transférés à Limassol, est appelé à devenir le terminal de passagers, tandis que Limassol serait spécialisé sur le trafic conteneurs (45 hectares). Vassiliko restera un port cimentier. Par ailleurs, le port de Moni est complètement dédié au trafic pétrolier.

trafic conteneurisé : Chypre, Malte, Slovénie

ports	1995	2000	2001
Limassol (Chypre)	266 496	257 019	-
Marsaxlokk (Malte)	514 767	1 033 000	1 165 000
Koper (Slovénie)	58 383	86 000	93 187

- *Slovénie : proposer une offre alternative à la desserte de l'Europe centrale*

Le port de Koper, en fond de mer Adriatique, se situe à l'écart des grandes routes maritimes et ne justifie pas le détournement des navires, en raison des faibles volumes générés par le port et des coûts attachés à une telle opération. Koper représente néanmoins un débouché pour le sud de l'Allemagne, l'Autriche et les autres pays continentaux de l'Europe centrale. Par cet unique port commercial slovène, transitent des volumes croissants de voitures coréennes et japonaises à destination des marchés d'Europe centrale et du sud de la Pologne.

Le port est géré par une entité détenue à 51 % par l'Etat, 7 % par la municipalité, et le solde par des fonds étatiques (20%) et provenant d'entreprises privées (22%). L'Etat slovène aimerait à terme céder

toutes ses actions. Le port deviendrait alors totalement privé. Il abrite une zone franche défiscalisée où sont installés des centres de stockage et d'assemblage. Luka Koper projette la construction d'un nouveau terminal pour les produits sidérurgiques, et celle d'un entrepôt supplémentaire pour les automobiles. 1/3 des entreprises sont italiennes et si Luka Koper progresse sur le trafic conteneurs en Adriatique, son ambition déclarée est de devenir un grand port européen, en développant notamment ses relations avec le port italien de Trieste, son plus proche voisin et rival. Début 2001, le Trieste International Container Terminal (détenu à 49 % par le port de Koper) dispose de la concession pour 30 ans du terminal à conteneurs du port de Trieste.

A l'horizon 2010, de grands projets sont définis concernant le développement de services logistiques. La proximité de Koper de l'Europe centrale et orientale ne pourra être mise en valeur qu'à la condition que la Slovénie développe ses infrastructures de transport, ce que ses ressources budgétaires permettent difficilement d'envisager à court et moyen terme. Néanmoins, le doublement de la voie ferrée Koper-Divaca devrait voir le jour en 2010, ainsi que la liaison ferroviaire entre Koper et Trieste.

terminal à marchandises diverses - Port de Koper  
crédit photographique : Luka Koper



### Transport maritime : Malte et Chypre, pavillons de libre immatriculation

Malte et Chypre sont les deux plus importants pays d'immatriculation libre de navires dans le monde après le Panama, le Libéria et les Bahamas. Le tonnage immatriculé atteint 44.5 Mtpl à Malte et 33.3 Mtpl à Chypre, mais la part du tonnage contrôlé par des intérêts nationaux n'est respectivement que de 0.1% et 2.4%. On doit plus parler ici d'eupéanisation que d'internationalisation : en effet, 60% des navires immatriculés à Malte et plus de 70% des navires immatriculés à Chypre sont contrôlés par des armateurs grecs. De ce fait il n'est pas évident que l'Union européenne puisse profiter de cette opportunité pour améliorer les conditions de sécurité maritime ; au contraire, cette « troïka » pourrait constituer un contrepoids à des projets de la

Commission jugés parfois trop contraignants par les armateurs grecs.

#### flotte contrôlée par les pays de l'UE et immatriculée sous pavillon national et sous pavillon libre en milliers de tpl

	pavillon national	pavillon libre	total
Grèce	42 332	99 838	142 170
UE 14	42 435	75 241	117 676
<b>total UE 15</b>	<b>84 757</b>	<b>175 079</b>	<b>259 846</b>
PECO 8	1 685	2 918	4 603
Malte	48	0	48
Chypre	792	0	792
<b>Total 10</b>	<b>2 525</b>	<b>2 918</b>	<b>5 443</b>
<b>Total UE 25</b>	<b>87 282</b>	<b>177 997</b>	<b>265 289</b>

Review of Maritime Transport. / Shipping Statistics Yearbook.

Malte a dû engager une vaste réforme de sa législation, principalement en matière de sécurité maritime, en multipliant par exemple les inspections. De même une politique plus sélective d'enregistrement des navires est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2000, l'objectif étant de rassurer la Commission européenne et de ne pas prêter le flanc à des critiques trop fortes sur la qualité du pavillon maltais. Par ailleurs, l'île est désormais membre de l'OMI.

### Conclusion : l'impact de l'entrée dans l'Union européenne de 10 nouveaux membres

Le mouvement de libéralisation de l'économie de la région s'achève. Les entreprises portuaires, les industries navales et les armements en difficultés financières ont fait l'objet de rachat par des sociétés occidentales. Ces dernières, dans un environnement économique et juridique de plus en plus stabilisé investissent désormais de plus en plus dans ces nouveaux pays, souvent par le biais de « joint-venture » avec des entreprises locales, renforçant chaque jour l'intégration de ces nouveaux membres dans les réseaux commerciaux de l'Union. Si les résultats de ces investissements restent encore mitigés, une nouvelle géographie des échanges, des transports et de la logistique se dessine sur le plan européen. L'attractivité des régions au sein de l'Europe se modifie en conséquence du potentiel de croissance de la consommation, des conditions séduisantes offertes à l'implantation de nouveaux projets industriels, des coûts de production inférieurs pour une main d'œuvre qualifiée. Les flux d'échange intra-européens en seront progressivement modifiés. La politique portuaire et maritime doit être repensée dans ce nouveau contexte : réflexions sur les liaisons maritimes *a fortiori* pour les régions les plus éloignées, évolution de gestion et d'organisation pour maintenir un niveau de compétitivité auprès des industriels, chargeurs et opérateurs de transport qui se familiarisent à travers leurs investissements à l'économie et aux pratiques de ces nouvelles régions.

Romuald Lacoste, Sylvie Mas, Nicolas Terrassier.

2003 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours  
directeur de la rédaction : Paul Turret