

Transport maritime en Baltique, de la complémentarité à la concurrence

Cette Note de synthèse s'inscrit dans le cadre de réflexions portées par l'auteur depuis plusieurs années sur le transport maritime et l'activité portuaire en mer Baltique. Elle vise principalement à en dégager les caractéristiques et les dynamiques contemporaines, ainsi qu'à mettre en avant quelques enjeux ou potentialités pour les années à venir. Le texte est tiré d'une note stratégique et prospective de la fondation SEFACIL en partenariat avec l'UMR IDEES Le Havre.

Vers la fin d'une croissance partagée ?

Une croissance continue et soutenue du trafic et la modernisation portuaire caractérisent les ports de la région de la mer Baltique depuis la fin du XX^{ème} siècle. Cet accroissement des volumes a longtemps été partagé par la majorité de la communauté portuaire baltique, scandinave, balte ou russe. Le trafic total en mer Baltique a ainsi doublé de 1997 à 2016 passant de 420 Mt à près de 800 Mt, pendant que la croissance du trafic maritime mondial, bien que rapide, n'était que d'environ 65%. Désormais, avec près de 8,4 % du trafic maritime mondial, la Baltique est devenue l'une des mers les plus actives du monde. Ainsi, le nombre et la taille des navires ne cessent d'y croître, même si cette dernière reste limitée par les attributs physiques des portes d'entrée de la Baltique : les détroits danois et le canal de Kiel qui bornent les navires à un tirant d'eau de moins de 15 mètres.

Cette expansion du transport maritime régional a foncièrement été le résultat de trois mouvements primordiaux :

- La croissance économique mondiale ;
- Les profondes mutations géopolitiques de la région (années 1990), l'élargissement européen (années 2000);
- L'insuffisante capacité portuaire de la Russie d'abord pour ses grandissantes exportations de matières premières, puis pour l'approvisionnement de son marché de consommation qui a tiré les trafics vers le haut.

Avec près de 30 % du trafic maritime régional transitant par ses ports, la Russie est l'acteur central des échanges maritimes dans la région. En volume, ces flux sont dominés par les vracs, principalement le

pétrole, mais les produits manufacturés conteneurisés y occupent une part de plus en plus importante. De fait, la Russie a besoin des ports de la mer Baltique pour exporter ses matières premières. En effet, son accès à l'océan mondial est limité par une géographie paradoxale qui rend son immense littoral faiblement exploitable, par la spécialisation portuaire héritée de l'époque soviétique ainsi que la perte d'une partie de son accès à la mer liée à la disparition de l'URSS.

Le dynamisme des échanges a surtout profité à la rive sud de la Baltique : les ports polonais de Gdansk (37,3 Mt en 2016) et de Gdynia (19,5 Mt), Klaipeda (40,1 Mt) en Lituanie ou encore Riga (37 Mt) en Lettonie. Pour les ports russes du golfe de Finlande, il s'agit de Saint-Pétersbourg (48,6Mt), du port pétrolier de Primorsk (64,4 Mt) et du nouveau site d'Ust-Luga, (93,4 Mt en 2016).

Dans un premier temps, la présence du voisin russe a donc été une opportunité que des ports de la région ont exploitée pour se développer. C'est le cas des États Baltes qui n'ont pas cessé, après l'effondrement soviétique, d'être la façade maritime vers la Russie et la Biélorussie. Cette situation est également celle de certains ports finnois, surtout Helsinki et Hamina-Kotka, même si la plupart ont vocation à desservir le territoire national à fort caractère insulaire.

Afin de sortir de la dépendance, les autorités russes ont très tôt développé leurs propres infrastructures portuaires en modernisant les deux grands ports historiques de Saint-Pétersbourg et Kaliningrad. Leurs limites, encombrement et durée de la période de gel pour le premier, enclavement pour le second, ont reporté la stratégie vers des sortes d'avant-ports à l'ouest de Saint-Pétersbourg aux entrées nord et sud du golfe de Finlande. De ce fait, la Fédération de Russie a mis en œuvre une stratégie d'autosuffisance portuaire et de contournement des ports étrangers via le déploiement de nouveaux ports de commerce dans le golfe de Finlande, la construction de conduites et l'abandon partiel ou total de certains oléoducs sur les territoires baltes. L'exemple du port letton de Ventspils, longtemps premier, dont la prospérité était étroitement liée à l'oléoduc le reliant au réseau d'exportation russe est

le plus marquant. Il a en effet vu son trafic plonger de 37,9 Mt en 2001 à 18 Mt en 2016. En 2003, la fermeture pure et simple de la conduite afin de réorienter ces flux vers le nouveau port russe de Primorsk a initié une diminution du trafic de Ventspils qui ne s'est jamais arrêtée. Désormais, c'est donc sur la rive sud du golfe via laquelle la Russie jouit d'accès plus facile à ses régions centrales qu'on assiste aux développements les plus flagrants, principalement à Ust-Luga.

Par conséquent, la concurrence devient de plus en plus rude. Les ports aux arrière-pays les moins diversifiés, voire exclusivement russes se trouvent dans des situations délicates, comme Tallinn aujourd'hui. D'autant plus que, cette façade maritime est dorénavant soumise à des conditions économiques moins favorables : la stagnation de la demande russe, les sanctions économiques européennes à l'égard de la Russie et les stratégies des alliances maritimes remettent en cause l'augmentation globale de la demande et la croissance partagée au profit d'une compétition accrue. Le recul des trafics dans certains ports russes et dans les ports baltes est révélateur de cette évolution : l'hyper dépendance à l'égard de la Russie est un facteur de fragilité des ports de la Baltique orientale. Cette situation impose à ces ports de repenser leurs hinterlands en se tournant par exemple vers l'Asie centrale.

Enfin, la persistance de tensions géopolitiques dans la région apparaît aujourd'hui défavorable aux échanges. C'est pourquoi les ports les mieux intégrés dans les réseaux maritimes, mais aussi les plus diversifiés en termes de marchandise et d'arrière-pays, sont ceux qui s'en sortent désormais le mieux : c'est le cas de Gdansk ou Klaipeda.

Boom du conteneur et marché du feeder

La mer Baltique est le support de cinq types de trafics répondant à des stratégies économiques différentes :

- Le trafic de minerais et de matières premières (Pays baltes, Pologne)
- Le trafic du bois (Suède, Finlande) ;
- Le transport de passagers ;
- Le trafic des hydrocarbures (Russie, Pays baltes)
- Le trafic de marchandises générales.

Le conteneur se développe dans toute la région, sa croissance est vive dans les ports baltes et russes ce qui n'est pas le cas dans les ports nordiques. La première caractéristique des flux de conteneurs en mer Baltique est d'être dans la mouvance du Range Nord via le transbordement. Par ailleurs, le réseau conteneurisé balte introduit une nette différenciation des activités maritimes et portuaires dans la région. Les ports des rives Est et Sud tels Saint-Pétersbourg, Klaipeda, Helsinki ou Gdynia ainsi que des ports de

l'Øresund comme Göteborg et Aarhus se détachent et s'affirment comme les pôles majeurs de ce réseau de lignes régulières de feeders. Saint-Pétersbourg domine le réseau baltique même si le recul de son trafic conteneurisé en 2015 a été singulier (27,8 % de moins qu'en 2014) avant de stagner en 2016.

Toutefois, le golfe de Finlande et plus largement la façade Sud, de Gdansk à Saint-Pétersbourg, représentent deux zones particulièrement actives au sein des réseaux baltiques. Le déplacement du centre de gravité de l'espace baltique vers l'Est semble une évidence au regard des réseaux maritimes.

En ce qui concerne les acteurs, le marché conteneurisé se caractérise par une forte densité de compagnies maritimes. En 2015, 28 compagnies étaient présentes sur le secteur. Parmi elles, des compagnies importantes spécialisées dans l'activité feeder (Unifeeder, Team Lines) et des compagnies de niveau mondial, alors que des compagnies régionales comme *Containerships* (Finlande) ou *Mannlines* (Allemagne) complètent l'offre.

L'examen du trafic conteneurisé permet d'établir une typologie des ports à conteneurs dans la région :

- Les ports régionaux traditionnels : Le port de Göteborg a ainsi très tôt profité de multiples avantages : absence des handicaps imputés à la Baltique et situation privilégiée vis-à-vis du *Norden*¹ (50 % des industries sont situés à moins de 300 km, 70 % à moins de 500 km).
- Des ports de desserte régionale ou nationale, principalement localisés sur la rive occidentale ou nord de la mer Baltique. Le trafic souvent modeste de ces ports ne doit pas minimiser leur rôle dans les économies régionales, surtout pour les régions lointaines du golfe de Botnie par exemple. Ils participent aussi à un sous-maillage avec des lignes feedérisées régionalisées.
- Les ports du monde russe sont eux constitués des ports russes à proprement parler, mais aussi baltes et finnois. Le bassin baltique compte pour près de 70% du total de la Russie. Cet essor est lié à la mise en service de nouvelles capacités portuaires, de Klaipeda à Ust-Luga. En conséquence, nous assistons à une forme d'intensification concurrentielle avec des multichoix possibles de ports maritimes allant de Klaipeda à Helsinki, en passant par Riga, Ust-Luga, Saint-Pétersbourg et Hamina-Kotka. Dans ce cadre, il est primordial de noter aujourd'hui l'affirmation de Gdansk comme port de transbordement à l'échelle régionale en raison des investissements dans les terminaux et des stratégies de compagnies maritimes, notamment de Maersk.

¹ Géographiquement, le terme renvoie à un ensemble de cinq États (le Danemark, la Norvège, la Suède, l'Islande et la Finlande) et trois territoires autonomes (îles Féroé, Groenland et îles d'Åland).

Port de Turku



Le cas singulier des hydrocarbures

Les circulations énergétiques constituent un enjeu primordial dans la région tant du point de vue économique que politique, en raison notamment des fortes relations d'interdépendance existant notamment entre l'Union européenne et la Russie dans ce domaine. Alors que le volume des exportations russes a reculé depuis 2013, les hydrocarbures occupent toujours une place prédominante dans les flux à l'exportation, surtout sur la rive orientale

Après avoir bénéficié aux ports baltes, ces circulations se sont réorientées vers les ports russes, d'abord Primorsk qui concentre 64 Mt de fret pétrolier en 2016 soit 25% du total des exportations russes de pétrole et Ust-Luga (62 Mt). Les ports baltes (Tallinn, Ventspils et dans une moindre mesure Klaipeda) ont de plus en plus de difficultés à capter ces trafics car le pouvoir politique russe ne cesse d'œuvrer pour parvenir à cette autosuffisance portuaire.

En réalité, le système de transport des hydrocarbures russes a glissé d'une complémentarité imposée par une configuration réticulaire héritée de la période soviétique à une concurrence exacerbée et à une différenciation dans le rôle des ports. D'autant plus que, si les flux d'hydrocarbures constituent par ailleurs des trafics importants dans certains ports scandinaves (Brofjorden, Sköldvik...), c'est principalement à l'importation pour répondre aux besoins de la Suède et de la Finlande. Il y a donc une évidente dichotomie entre des ports nordiques qui sont des ports de marché, principalement d'importation, supportant des flux ouest-est et des ports russes et baltes à vocation mondiale exportant des flux de pétrole d'est en ouest.

Cette relance de ses ports, permet à la Russie de conserver voire renforcer son rôle dans cet espace baltique. Dès lors, même si des intérêts russes persistent dans les ports baltes, comme l'entreprise pétrolière *Lukoil* qui, en 2010, a participé à la modernisation du terminal pétrolier de Ventspils,

cette situation est une réalité : le pétrole russe est en grande majorité exporté par les ports russes de la mer Baltique ce qui concrétise une politique de développement portuaire basée sur l'argument "stratégique" d'un contrôle national des flux énergétiques via des infrastructures sur le territoire russe.

Le gaz naturel liquéfié (GNL), depuis peu au cœur de nouvelles dynamiques portuaires régionales, est doublement intéressant. Premièrement, il s'agit d'une marchandise nouvelle dans les ports de la région, marchandise qui dépasse les seules considérations économiques en se couplant d'une forte dimension géopolitique : sortir de la dépendance énergétique à l'égard de la Russie par la diversification des approvisionnements. C'est, en effet, une source importante d'énergie en Europe et dans la région de la mer Baltique en particulier.

La logistique du GNL en Europe est aujourd'hui largement subordonnée aux connexions aux réseaux de gazoducs. Les expéditions maritimes constituent une alternative à cette dépendance. Les ports montrent donc un intérêt accru pour les installations dédiées au GNL. Le premier terminal à Stockholm/Nynashamn est devenu opérationnel en 2011, ont suivi Klaipeda (2014) et Świnoujście (2015).

La seconde justification de cet intérêt accru pour le GNL en mer Baltique est sa capacité à servir comme combustible marin conforme aux dernières réglementations surtout que depuis le 1^{er} janvier 2015, la mer Baltique est une zone classée SECA (Sulphur Emissions Control Area). Les navires ne peuvent plus y utiliser de carburant dont le contenu en soufre excède les 0,1%. Les premiers ferries propulsés au GNL ont été mis en service en mer Baltique courant 2013 (*Viking Grace*). La compagnie Stena a même mis en place un ferry fonctionnant en dual fioul au méthanol.

Enfin, le GNL pose la question de la coopération² et dépasse le simple cadre maritime comme l'illustre le cas de Nord Stream 2, projet de doublement du gazoduc Nord Stream qui, depuis 2012, relie la Russie à l'Allemagne via la mer Baltique. Courant sous la mer Baltique sur 1220 km, doté comme le Nord Stream 1 d'une capacité de 55 milliards de m³ de gaz par an, le Nord Stream 2 vient de voir signer un accord de financement entre les entreprises Wintershall, Uniper (Allemagne), Royal Dutch Shell (Royaume-Uni/Pays-Bas), OMV (Autriche) et Engie (France). Il devrait voir sa construction lancée en 2018 et s'achever, officiellement, fin 2019.

² La coopération est une collaboration ou une coopération de circonstance ou d'opportunité entre différents acteurs économiques qui, par ailleurs, sont des concurrents ("competitors", en anglais). Ce mot « coopération » est un mélange des deux mots coopération et compétition (concurrence).

L'importance du réseau roulier

Il est inconcevable d'aborder le transport maritime en mer Baltique sans s'intéresser au cas du transport roulier. En effet, l'image de la mer Baltique traversée par de nombreux ferries participe à l'idée très répandue d'unité régionale en partie portée par l'intensité du transport maritime. Cette situation, bien que réelle, mérite toutefois d'être nuancée. Le trafic roulier est une caractéristique forte de la mer Baltique, voire un particularisme de cette région et il représente un facteur d'intégration des espaces riverains en associant transport de marchandises et mobilité des personnes.

D'un point de vue plus opérationnel, il complète et, dans le même temps, concurrence les services feeder pour l'acheminement des marchandises conteneurisées dans la région. En termes de fret, les premiers ports rouliers sont des ports de l'Ouest, dans l'Øresund et sur le littoral allemand : Lübeck/Travemünde (16 Mt), Trelleborg (10 Mt), Göteborg (9 Mt), Rostock (7 Mt). Nous retrouvons des ports du détroit de l'Øresund comme Helsingborg (7,8 Mp) et Helsingor (7,8 Mp) dans le domaine du transport de passagers. Toutefois, les premiers ports ferries (*ro-pax*) sont des ports du golfe de Finlande, notamment Helsinki (10 Mp), Stockholm (9 Mp) et Tallinn (8,4 Mp).

D'un point de vue plus global, *ro-ro* et *ro-pax* confondus³, les ports présentant le plus grand nombre de lignes roulières sont les ports du golfe de Finlande, notamment Helsinki et Hamina-Kotka (13 lignes en 2015), Saint-Pétersbourg (11 lignes) ou Hanko (10 lignes), et les ports du littoral allemand comme Travemünde/Lübeck (16 lignes). Sur l'ensemble des lignes régulières empruntées par des rouliers en Baltique, seulement 22 % d'entre elles relient des ports baltiques à la mer du Nord.

En réalité, ces liaisons extrabaltiques sont principalement concentrées au niveau des détroits danois (ports suédois, danois et allemands) ou dans le golfe de Finlande. En dehors des liaisons avec la rangée nord-européenne, les relations intrabaltiques dominent. Parmi celles-ci, de nombreuses lignes concernent des lignes locales notamment par des navires *ro-pax*. Trois zones sont particulièrement concernées : l'Øresund, le golfe de Finlande et la Baltique méridionale. Au niveau de l'Øresund, les ports rouliers proposant une ou deux liaisons vers des ports voisins, sont nombreux : Greena, Varberg, Puttgarden, Rødby. Les liaisons transnationales sont finalement peu nombreuses et concernent majoritairement des ports de la Baltique orientale (Klaipėda, Liepāja, Ventspils, Riga) ou des ports du

littoral allemand comme Lübeck, Travemünde ou Kiel. De fait, les principales connexions transnationales relient majoritairement des ports allemands aux ports baltiques ou du golfe de Finlande selon une logique ouest-est.

Le transport roulier permet de compléter la compréhension du réseau de transport maritime en mer Baltique. Les ports scandinaves constituent un premier groupe car ils interviennent en général à l'extrémité d'une ligne portuaire et sont rarement ports de transit ou de transbordement. Les littoraux allemands et polonais sont quant à eux organisés par des flux nord/sud avec une intégration plus poussée dans les réseaux de *feeder* côté polonais et un rôle de redistribution des trafics. Le rôle des ports de la Baltique orientale est primordial dans la desserte de la Russie, particulièrement pour l'acheminement des conteneurs vers les zones de consommation.

Les ports de la Baltique font désormais face à d'autres enjeux. Aujourd'hui dans une situation d'interface permettant le passage graduel entre deux espaces, la mer Baltique voit ce rôle possiblement remis en cause, d'abord par la politique d'autosuffisance portuaire russe mais aussi par le développement des ponts continentaux entre l'Asie et l'Europe et par les potentialités de la route du Nord.

En effet, le réchauffement climatique peut avoir un fort impact sur le trafic maritime ainsi que le développement des ports en mer Baltique. Dans ce cadre, les ports du nord pourraient bénéficier d'un réchauffement climatique anticipé et de meilleures conditions de navigation, sans glace, les mois d'hiver. Mais, ce même réchauffement climatique renforce la potentielle concurrence d'autres façades maritimes, comme en mer de Barents ou en mer Blanche.

Enfin, l'enjeu environnemental, rapidement évoqué par l'intermédiaire du GNL, est prégnant dans la région. Au-delà de ses caractéristiques physiques particulières qui la fragilisent, la mer Baltique est en effet dans un état relativement critique. Cette situation dommageable a certes été à l'origine d'une prise en compte précoce des problématiques environnementales mais le développement contemporain du transport maritime doit aujourd'hui faire face à des contraintes majeures : la question des rejets en mer ou dans les ports est centrale, celle des risques liés à la navigation sur une mer encore en partie prise par les glaces en période hivernale perdure et l'adaptation aux nouvelles réglementations s'impose.

Arnaud SERRY, UMR 6266 CNRS IDEES Le Havre

Janvier 2018 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul Tourret – ISEMAR (droits réservés)

Retrouvez la cartographie associée sur www.isemar.fr

³ La région a vu l'émergence de deux géants du roulier européen le danois DFDS et le suédois Stena.