

Les enjeux portuaires de la Russie en mer Baltique

Ports of the Baltic Sea, a Challenge for Russia

Pierre Thorez



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/tem/1129>

DOI : 10.4000/tem.1129

ISSN : 1950-5698

Éditeur

Université des Sciences et Technologies de Lille

Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2011

Pagination : 49-59

ISSN : 1954-4863

Référence électronique

Pierre Thorez, « Les enjeux portuaires de la Russie en mer Baltique », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 10 | 2011, mis en ligne le 01 juin 2013, consulté le 02 mai 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/tem/1129> ; DOI : 10.4000/tem.1129



Territoire en mouvement est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Les enjeux portuaires de la Russie en mer Baltique

Pierre THOREZ

Professeur
CIRTAI
CNRS UMR 6266 IDEES
Université du Havre
UFR Lettres et Sciences Humaines
25, rue Philippe Lebon
76086 Le Havre cedex
pierre.thorez@univ-lehavre.fr

Résumé

Dans un nouvel environnement politique et concurrentiel la Russie renforce ses capacités portuaires en mer Baltique. Saint-Petersbourg est devenu le premier port de la Baltique orientale complété par la création des ports Primorsk et Ust-Luga.

Mots-clés : Russie, ports, flux, concurrence, acteurs, golfe de Finlande

INTRODUCTION

La disparition de l'URSS et l'indépendance des trois républiques baltes en décembre 1991, puis leur entrée dans l'Union européenne en mai 2004, ont modifié le paysage portuaire de la Baltique orientale. Outre une situation géopolitique inédite, ces événements ont entraîné des transformations de la géographie des flux et de la hiérarchie des ports dans la région. La Russie, principal exportateur et importateur, a décidé de se doter de nouvelles capacités portuaires pour mieux maîtriser et tirer profit de ses échanges internationaux en réduisant sa dépendance des ports post-soviétiques devenus étrangers. Ces derniers, dans un environnement devenu libéral et concurrentiel, cherchent à conserver des parts de marché dans la Communauté des États Indépendants. Des ports ont été fondés en Russie (Primorsk et Ust-Luga), alors que dans les ports anciens les structures et les modes de gestion ont été transformés avec l'entrée de nouveaux acteurs pour la plupart privés et que de nouveaux aménagements y ont été réalisés.

1. LES NOUVEAUX ENJEUX

L'environnement des ports post-soviétiques s'est brutalement transformé. La planification centra-

Abstract

In a new political and competitive environment, Russia is increasing port capacities in the Baltic Sea. St Petersburg became the first port of the Eastern Baltic. New ports were built in Primorsk and Ust-Luga.

Keywords: Russia, ports, flows, competition, actors, gulf of Finland

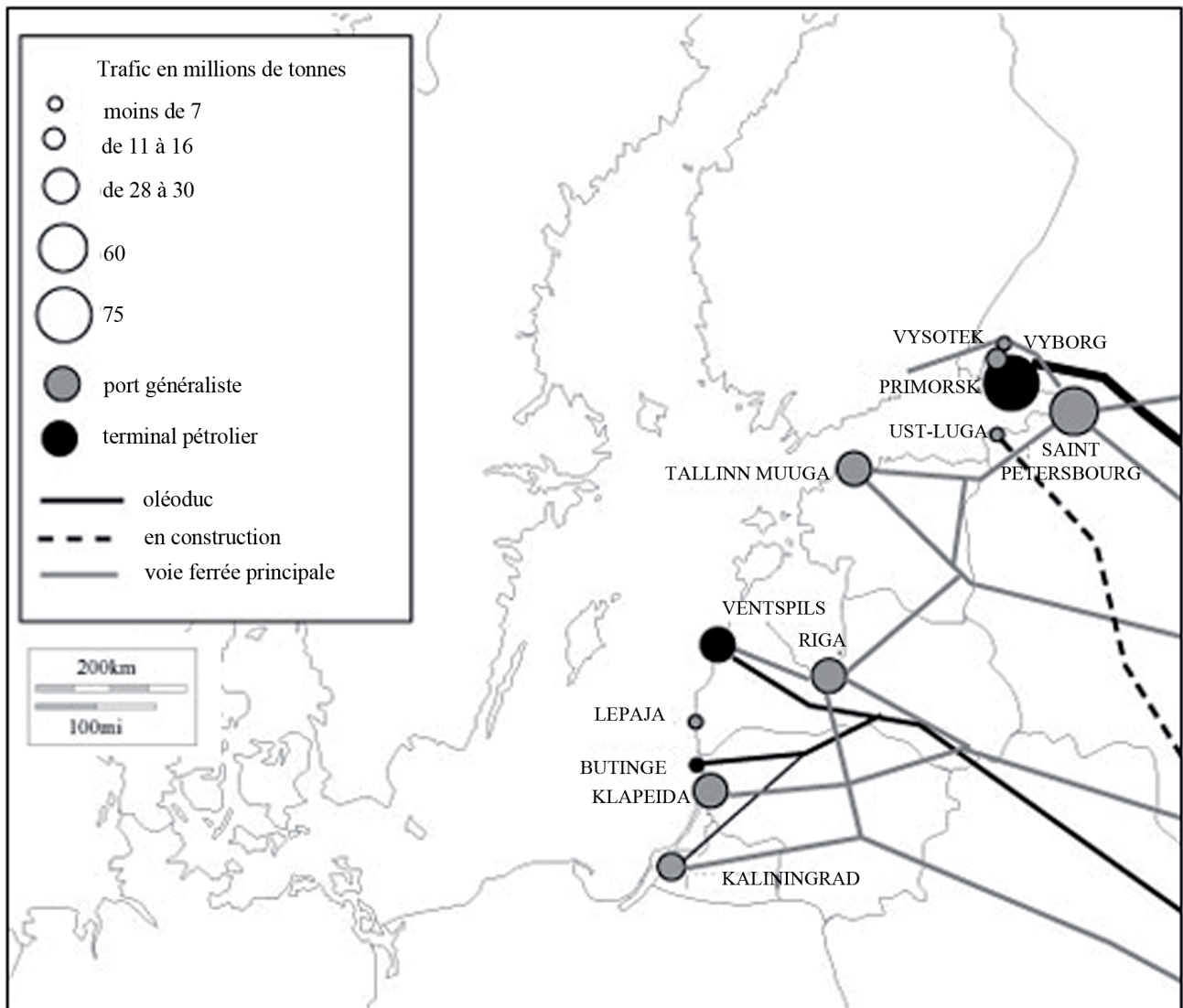
lisée soviétique a cédé place à la fragmentation territoriale et à une économie de marché concurrentielle. Au cours de la décennie 1990 ils ont du, non sans difficultés, s'adapter au nouveau contexte politique et économique caractérisé par le morcellement du territoire soviétique et l'instauration d'une économie de type capitaliste libéral.

1.1. Fragmentation et partage

A la veille de la disparition de l'URSS, les ports soviétiques de la Baltique manutentionnaient un peu moins d'un quart du trafic maritime du pays (Serry 2006). Ils se répartissaient en quatre ports généralistes : Leningrad en Russie, Tallinn-Muuga en Estonie, Riga en Lettonie et Klaïpeda en Lituanie, un port d'exportation de pétrole brut et de produits pétroliers, Ventspils en Lettonie, et quelques ports secondaires d'intérêt régional ou local (figure 1). Ces ports faisaient partie du système soviétique intégré de transports. La nature et le volume du trafic de chacun dépendaient des choix des organismes de la planification centralisée. La responsabilité des gestionnaires portuaires consistait à appliquer le plan aussi bien que possible¹. Les ports des trois républiques baltes traitaient environ trois quarts du trafic maritime soviétique de la façade de la

¹ Voir Thorez P. (1998a) et (1998b).

Figure 1 : Les ports post-soviétiques de la mer Baltique en 2008



mer Baltique, (75 % en 1990). Vue de Russie, ils se situent désormais à l'étranger. Principal État riverain et principal utilisateur des transports maritimes, la Russie est dorénavant confrontée au choix entre le transit de ses marchandises par des ports devenus étrangers, ce qui engendre des pertes financières et des aléas liés à la conjoncture politique entre les États, ou l'augmentation de ses propres capacités portuaires. Cette question se pose d'autant plus que les frontières entre la Russie et les républiques baltes coïncident avec celles de l'Union européenne ce qui ne facilite la circulation ni des marchandises ni des personnes. La fragmentation territoriale a affecté l'ensemble de l'économie des États post-soviétiques en raison du partage des ressources, des équipements et des infrastructures. Ce fut le cas des ports et de la marine marchande. Les compagnies maritimes soviétiques étaient spécialisées : dans la région de la Baltique, la *Baltic Shipping*

Company basée à Leningrad exploitait des cargos généralistes océaniques, des porte-conteneurs et des paquebots ; la *Latvian SC* de Riga des rouliers, des navires frigorifiques et des pétroliers ; la *Lituanian SC* de Klaïpeda et l'*Estonian SC* de Tallinn principalement des petits cargos et des caboteurs. Aussi chaque État a-t-il hérité d'une flotte spécialisée peu adaptée aux nouveaux besoins de transport. Pour ce qui est des ports, la Russie a « perdu » son principal port pétrolier en Baltique, alors qu'elle reste un des premiers exportateurs mondiaux de brut et de produits raffinés, ses ports d'exportation des vrac solides, notamment le charbon, tâche confiée à Tallinn-Muuga et à Klaïpeda, et ses terminaux à conteneurs localisés à Riga.

Dans le contexte chaotique de la privatisation, plusieurs années s'écoulèrent avant que le gouvernement de la Russie décide d'élaborer une politique maritime. Sa mise en œuvre s'accéléra

à la fin des années 1990 par des investissements publics et privés destinés à doter le pays de nouvelles infrastructures portuaires pour réduire le recours aux ports étrangers et faire face à une demande croissante tant dans le domaine de l'exportation des pondéreux que dans celui de l'importation de marchandises diverses de plus en plus conteneurisées. Sur la courte façade dont elle a hérité au fond du golfe de Finlande, une fenêtre d'environ 400 km, la Russie s'est lancée dans un programme de création de nouvelles installations. A ces fins les ports de Primorsk et d'Ust-Luga ont été créés au nord-ouest et au sud-ouest de Saint-Pétersbourg dont le port a reconquis une place essentielle en Baltique orientale. Ces investissements ont eu pour conséquence la progression rapide du trafic des ports russiens de la Baltique. Ils traitent désormais plus du tiers du trafic portuaire du pays, environ 175 millions de tonnes sur un total de 454 millions en 2008². Cependant la multiplication des acteurs publics et privés a contribué à diversifier les stratégies : en même temps que la Russie augmente ses capacités portuaires pour réduire la dépendance et faire face à l'augmentation du trafic, des entreprises russiennes investissent dans les ports des États baltes.

1.2. Économie de marché et concurrence

La fin brusque de la planification soviétique a provoqué une grave crise économique et sociale. Tous les secteurs d'activité ont été fortement perturbés, notamment les flux. La disparition de la *Baltic SC*, principale compagnie de navigation de la région, a accentué localement la désorganisation du transport maritime et des échanges extérieurs du pays³. La fonction et la finalité des ports post-soviétiques ont changé. Dans le nouvel environnement libéral tout ou partie de leur gestion a été privatisé. Les fonctions portuaires ont été fractionnées entre de nombreuses entreprises généralement privées, en particulier la consignation, le transit, la manutention, le stockage, l'avitaillement, le remorquage, le lamassage et le pilotage. Les entreprises portuaires ont dû apprendre à faire face à la concurrence. Les autorités portuaires ont eu à définir et à mettre en œuvre leur propre stratégie. Certes, sous la

planification, les dirigeants portuaires n'étaient pas totalement passifs. Comme de nombreuses entreprises et régions, ils contribuaient à l'élaboration du plan en proposant des politiques de développement qu'ils essayaient de faire adopter par le pouvoir central. Aujourd'hui, leur tâche est plus complexe. Il leur revient de définir des stratégies, d'en rechercher les financements et de donner satisfaction aux divers clients. L'État continue certes à jouer un rôle important surtout depuis la fin des années 1990. Il impulse et soutient financièrement tout ce qui contribue à renforcer une politique nationale des transports. Il participe aux investissements lourds. Il n'est cependant plus l'acteur unique et sa place s'est amoindrie.

Dans les pays voisins, malgré une opinion publique nationaliste et souhaitant rompre les relations économiques avec la Russie, les gouvernements ont rapidement compris le bénéfice que peuvent procurer le trafic portuaire et le transit. Les exportations par la Baltique orientale sont principalement des matières premières minérales en provenance de la Russie. En retour, celle-ci constitue le plus vaste marché pour les importations. Tous les ports ont donc tenté de conserver voire d'étendre l'arrière-pays hérité de l'époque soviétique, d'y maintenir et si possible d'y accroître leurs parts de marché. Après que les mouvements nationalistes et écologistes dans les pays Baltes ont promis de mettre fin au transit russe, le pragmatisme des affaires a rapidement pris le dessus. Les autorités portuaires tout en cherchant à diversifier les flux et les hinterlands, s'efforcent de conserver les marchés hérités.

Les ports finlandais ont été les premiers, dès le début des années 1990, à bénéficier du manque de capacité, d'efficacité et de fiabilité des ports de la Russie pour la manutention des marchandises diverses et des conteneurs. Les flux destinés à la Russie ont augmenté à Kotka, Hamina et Helsinki. Le trafic conteneurisé de Kotka a progressé de 46 000 EVP⁴ à 130 000 EVP entre 1989 et 1995. Pendant cette période la part du transit russe s'y est accrue de 5 % à 55 %. A Helsinki, environ 10 % des conteneurs manutentionnés pendant ces années étaient en provenance ou à destination

² www.transrussia.net, portnews.ru, pasp.ru

³ Voir Thorez P. (1998a) et (1998b).

⁴ Equivalent vingt pieds, longueur d'un conteneur de base utilisé comme unité de mesure du trafic par conteneur.

de la Russie, soit 34 000 EVP en 1995. Cette même année 95 % des 28 000 conteneurs manutentionnés à Hamina provenaient du transit russe (Serry 1999). La masse du transit russe par la Finlande a atteint 5,7 millions de tonnes en 2001 (Brodin). Il s'est stabilisé par la suite (*Finnsih Ports Association*). Il comprend principalement des marchandises diverses, des engrais et des produits chimiques. Entre la Finlande et la Russie, les marchandises sont acheminées dans les deux sens par la route et plus encore par chemin de fer. L'usage de ce dernier est facilité par l'identité des caractéristiques techniques des réseaux ferrés des deux pays.

Les ports baltes ont à leur tour voulu profiter de la mauvaise réputation de Saint-Petersbourg pour capter des trafics. Les autorités portuaires ont programmé l'aménagement d'équipements pour l'exportation des matières premières (charbon, minerais, bois) et la manutention des conteneurs. Elles demandent l'amélioration des liaisons terrestres vers la Russie et les États post-soviétiques. Elles s'efforcent d'attirer des investisseurs russes. C'est ainsi que des intérêts russiens sont présents dans les ports baltes. L'entreprise pétrolière *Lukoil* a participé à la modernisation du terminal pétrolier de Ventspils désormais géré par le groupe international *Vitol*. L'entreprise minière *Kuzbassrazrezugol* a contribué à la construction du terminal charbonnier de Muuga où la majorité des actions du terminal pétrolier *Vopak EOS* est contrôlée par le groupe russe *N-Trans* filiale de l'entreprise sidérurgique *Severstal*. *Yukos* de son côté avait pris le contrôle du terminal de Butinge en Lituanie avant d'en céder 52 % des parts à une entreprise polonaise, *PKN Orla*. Ces faits soulignent, si besoin est, qu'il ne faut pas confondre les stratégies géopolitiques des États et la stratégie des acteurs privés qui cherchent à diversifier leurs itinéraires et à conquérir des positions au-delà des frontières de la Russie. Ces efforts n'ont pas été sans effets. Ainsi, le transit russe en Estonie a progressé de moins de 8,7 millions de tonnes en 1994 à 29 millions de tonnes en 2000, année record⁵. En 2008 il représentait 77 % des 29 millions de tonnes de trafic de Muuga. D'après les autorités portuaires, 80 % du trafic de Riga sont constitués du transit de et

vers les États de la CEI. Ce transit représente de même plus de 80 % du trafic ferroviaire de marchandises de la Lettonie. La Russie arrive en tête de clients avec plus de la moitié du tonnage. Elle est suivie par la Biélorussie avec un tiers. Moins important, car les matières premières y tiennent une place plus modeste, le transit occupe encore plus du tiers du trafic de Klaipeda, dont le principal client est désormais la Biélorussie (22 % du trafic total) qui a supplanté la Russie (13 %). A l'exception de Ventspils et de Butinge où le pétrole est acheminé par oléoduc, les relations avec l'arrière-pays s'effectuent principalement par chemin de fer. Le transit tient de ce fait une place essentielle pour les compagnies ferroviaires des pays baltes (plus de 70 % du trafic marchandises en Lituanie). Aussi, non seulement les compagnies ferroviaires des pays baltes n'envisagent pas dans l'immédiat de modifier l'écartement des voies (1520 mm) pour le mettre aux normes occidentales (1435 mm), mais elles modernisent le réseau au gabarit actuel.

L'intégration des trois républiques baltes dans l'Union Européenne peut avoir des conséquences contradictoires. Leurs ports resteront-ils des portes pour la Russie ou deviendront-ils celles de l'est de l'Union Européenne ? Dans la première hypothèse, ils seront des nœuds de transbordement, dans le second, des culs de sac. En 2008, la part du transit n'a pas diminué malgré des variations conjoncturelles en fonction du type de marchandises. Les intérêts russiens continuent à s'implanter dans les ports des pays baltes, comme par exemple la participation d'un manutentionnaire russe à la modernisation et l'extension du terminal à conteneurs de Muuga⁶.

2. LE RENOUVEAU DU PORT DE SAINT-PÉTERSBOURG

L'ère post-soviétique a mal commencé pour le port de Saint-Petersbourg, seul grand port dont disposait la Russie dans la région. Objet de multiples convoitises (la ville, l'*oblast*, des groupes privatisés ont tenté d'en prendre le contrôle), il a rencontré de grandes difficultés pour se restructurer. La faillite et la disparition de l'importante compagnie qui y était basée, les enjeux de pouvoir sur le territoire et les équipements portuaires ainsi que

⁵ Les données qui suivent proviennent de l'Office statistique de l'Estonie ainsi que des ports de Tallinn, Riga et Klaipeda.

⁶ www.transrussia.net

sur le contrôle des flux, en particulier internationaux, la présence de réseaux illégaux et les risques encourus par les marchandises, ont fait chuter le trafic au début des années 1990. Les chargeurs recommandèrent même d'éviter ce port non fiable pour les armateurs et les marchandises.

En 1992, le port a été privatisé avec la création d'une société par action, le « Port Maritime de Saint-Petersbourg » dans laquelle l'État et la ville ont détenu près de la moitié des parts jusqu'en 2005. Au total, quelques 400 entreprises se sont partagées, parfois au prix d'âpres conflits et dans des conditions obscures, les activités portuaires qui ont été fragmentées. Les opérateurs privés gèrent aussi bien les quais généralistes que les terminaux spécialisés (bois, vracs liquides, terminal roulier ferroviaire). La manutention et la plupart des services portuaires ont été privatisés. Plusieurs opérateurs étrangers se sont installés tel le manutentionnaire de Hambourg *HHLA* qui participe à l'extension des terminaux à conteneurs (Kunth-Thorez, 2005). Comme dans de nombreuses branches notamment dans le transport maritime, les investisseurs privés ne sont pas facilement identifiables car ils utilisent des sociétés écran basées à Chypre ou dans des paradis fiscaux (*Sistema portov*). Un organisme public a été fondé en 1994 : l'« Autorité Maritime Portuaire » devenue « le Grand Port Maritime de Saint-Petersbourg ». Sans activité commerciale, cet organisme exerce les fonctions régaliennes, entre autre l'organisation et la surveillance de la navigation et la sécurité dans le port. Il a la responsabilité des chenaux et des bassins.

Des équipements anciens ont été réhabilités et un certain nombre d'aménagements nouveaux ont été réalisés, en particulier pour les flux de conteneurs et de denrées périssables réfrigérées, les deux trafics qui ont le plus augmenté. Ces travaux mettent en valeur les atouts du port. Sa situation en fait le port le plus proche des deux principaux foyers de consommation de la Russie, Saint-Petersbourg et sa région d'une part et surtout l'*Okroug* Fédéral Centre avec Moscou, première concentration urbaine de Russie. Cette proximité, à l'échelle du pays, est renforcée par un réseau de transports continentaux dense et efficace. Saint-Petersbourg est en effet après Moscou le principal nœud ferroviaire et routier du pays.

Les infrastructures routières et ferroviaires ont été modernisées. Les agglomérations de Moscou et Saint-Petersbourg sont reliées par autoroute et par des trains à grande vitesse. La Neva et le lac Ladoga donnent accès aux voies fluviales du système des cinq mers ouvert aussi bien sur Moscou que sur les pays de la Volga.

Le port souffre néanmoins de contraintes et de limites. Certaines sont communes à toute la mer Baltique, notamment la faible profondeur des détroits danois. D'autres sont spécifiques. Le chenal entre la mer et le port, long de 27 milles (50 km) est peu profond. Le tirant d'eau des navires ne peut dépasser 12 mètres (11 mètres jusqu'en 2009) et leur longueur ne peut excéder 290 mètres. Le port en lourd maximal plafonne de la sorte aux environs de 70 000 tonnes. Les grands navires transocéaniques ne peuvent l'emprunter et les pétroliers de grande taille doivent être chargés sur rade. Un approfondissement du chenal à 15 mètres est projeté en 2012⁷. Autre obstacle, saisonnier celui-ci, le gel particulièrement long au fond du golfe, dure en moyenne de fin novembre à fin mars. La banquise perturbe la navigation. Des navires de classe « glace », à coque renforcée, sont nécessaires. Ils naviguent en convois derrière des brise-glaces. C'est la raison pour laquelle le trafic diminue pendant les mois d'hiver. Une nouvelle contrainte résulte de la détérioration des conditions d'accès au port, suite à l'aménagement de la digue, de part et d'autre de l'île Kotlin, sensée protéger la ville des inondations provoquées, dans certaines circonstances, par la remontée du niveau des eaux marines, au fond du golfe de Finlande. Depuis son achèvement, elle génère des courants perturbateurs. Aux contraintes nautiques s'ajoute la proximité du port avec le centre de la ville. Le port fluvial et les entreprises de construction et de réparation navale, qui pratiquent aussi de la manutention, se situent le long de la Neva, immédiatement en aval du centre historique de la ville. La majorité des bassins et des quais se localisent en bordure des quartiers sud-ouest. Les accès terrestres au port sont de ce fait difficiles. Pour atteindre les quais, aussi bien les voies ferrées que les routes traversent des quartiers d'habitation densément peuplés. C'est une des raisons qui ont poussé les autorités municipales

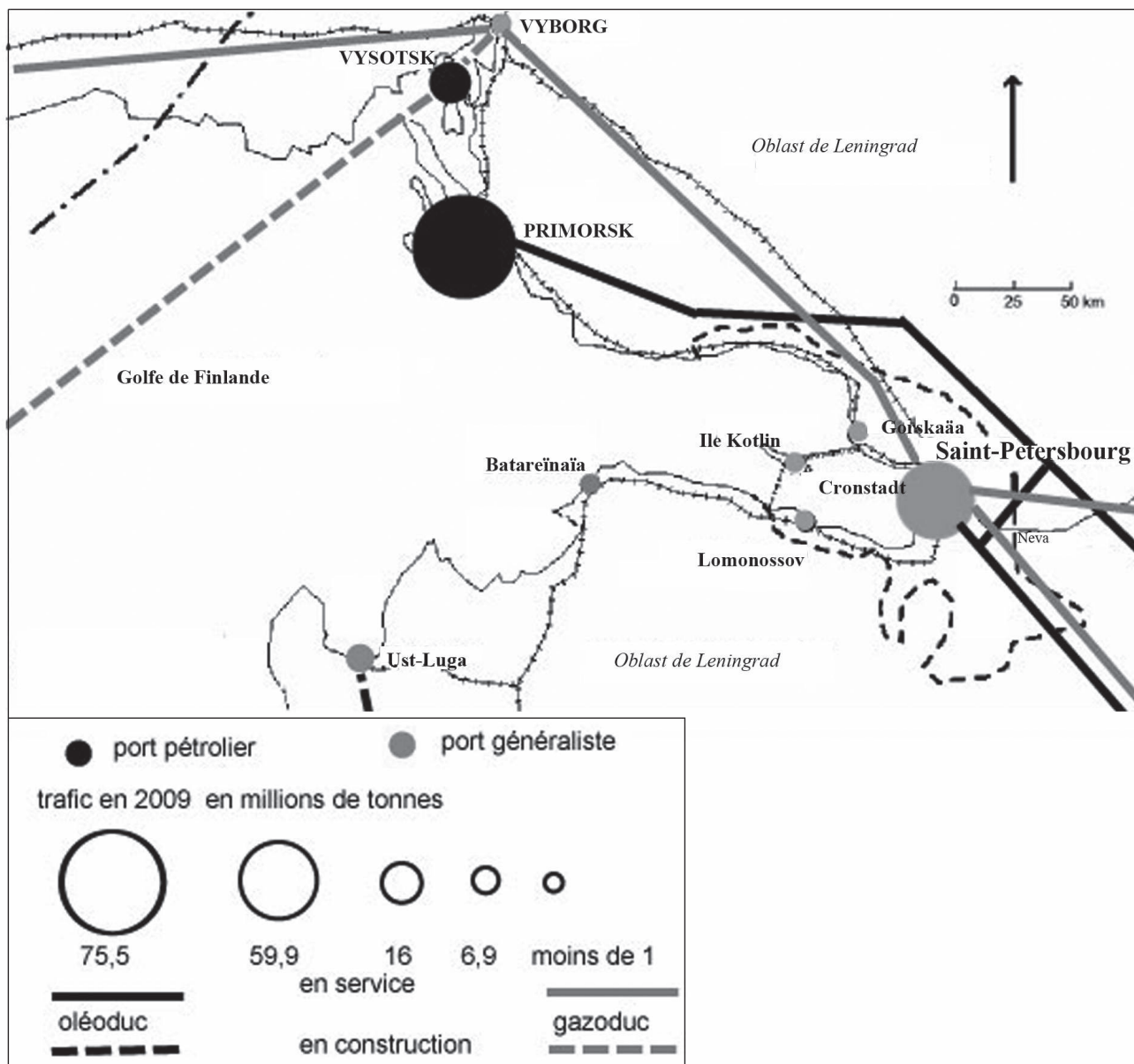
⁷ JTI 6 janvier 2006

et régionales à demander la construction de nouveaux ports, à l'extérieur de l'agglomération.

Le « Grand port maritime de Saint-Petersbourg » comprend, en effet, quelques petits ports annexes, situés à l'intérieur du territoire municipal (figure 2). A proximité de la digue nord, Gorskaïa accueille des navires fluvio-maritimes qui transportent des grumes. Près de la digue sud, Lomonossov dispose d'un terminal pour le bois et traite des marchandises diverses. A proximité, la firme finlandaise *Neste* a implanté un terminal pour produits pétroliers. Le port de commerce de Cronstadt, qui jouxte la base navale, comprend deux postes pour les divers et le terminal à conteneurs *Moby Dick*, aménagé en 2002 par la société finlandaise *Container Ships Oy*.

Ces ports ont des capacités limitées, tant en tirant d'eau (7 mètres à Lomonossov, moins dans les autres ports), qu'en longueur des navires. Le trafic n'atteint un million de tonnes dans aucune de ces dépendances. Toutefois, en raison de l'engorgement des accès au port principal, la ville élabore un plan de développement des avants ports. Ce projet ne peut aboutir que s'il est financé, d'une part, en partenariat par des investisseurs privés pour ce qui concerne les aménagements portuaires, postes à quai, engins de levage, terre pleins, hangars de stockage, et leurs accès routiers et ferroviaires et, d'autre part, par l'État pour les aménagements nautiques (canaux d'accès, approfondissement des bassins). Sa réalisation n'est donc pas encore assurée.

Figure 2 : Les ports russiens du golfe de Finlande



P. Thorez 2009, d'après A. Brodin.

Le trafic de Saint-Pétersbourg a augmenté rapidement. Après avoir quintuplé entre 1995 et 2004, il a atteint 59,9 millions de tonnes en 2008 (tableau 1). Le recul en 2009, lié à la baisse des importations, est compensé par la reprise au cours des neuf premiers mois de 2010⁸. Le port s'est hissé au premier rang des ports généralistes post-soviétiques de la Baltique. La tendance de la fin de la période soviétique et des premières années des indépendances, au cours desquelles la croissance des ports des États baltes était plus forte, a été inversée. Compte tenu des contraintes de site, une bonne partie du trafic soviétique avait en effet été détournée vers les pays baltes. Ainsi les lignes régulières vers l'Europe de l'ouest étaient-elles opérées à partir de Riga. Depuis le milieu des années 1990, Saint-Pétersbourg a récupéré la majorité des importations par voie maritime destinées à la Russie. Il traite une part des exportations, y compris des matières premières, mais en quantité modeste. L'évolution du trafic conteneurisé est spectaculaire. De 61 000 EVP en 1991, il s'est élevé à 580 000 EVP en 2002, 1,1 millions d'EVP en 2005 et 1,9 millions d'EVP en 2008, soit 63 % des mouvements de conteneurs dans les ports post-soviétiques de la Baltique, contre moins de 30 % en 1995⁹. En tonnage le trafic conteneurisé se hisse désormais à la première place (19 millions de tonnes en 2008).

Il a été pénalisé en 2009 par le recul des importations (1,3 millions d'EVP), mais ce nombre a été dépassé en trois semestres en 2010, signe d'une reprise rapide des flux. Le pétrole et les produits pétroliers suivent à peu près la courbe générale. Ils constituent environ un quart du trafic (15 millions de tonnes). Les vracs solides stagnent depuis 2006 autour de 9,5 millions de tonnes, en raison du transfert du trafic charbonnier vers le nouveau port d'Ust-Luga. Les marchandises diverses non conteneurisées tiennent une place importante (14,7 millions de tonnes), notamment les métaux et les produits réfrigérés. Le port dispose aussi d'un terminal spécialisé pour l'exportation du bois. Au trafic maritime, il convient d'ajouter le trafic du port fluvial de l'ordre de 16 millions de tonnes (Brodin, 2005).

La croissance des activités portuaires s'accompagne de l'implantation progressive dans la ville, de fonctions liées au négoce maritime, en particulier de représentations des grands armements internationaux (*Evergreen, K line, NYK, Maersk, CMA-CGM*). Saint-Petersbourg peut, à terme, se donner une stature de métropole maritime. Ce d'autant plus que la ville, grâce à son patrimoine culturel, devient une escale obligée des navires de croisière. De nouveaux quais ont été aménagés pour leur accostage et l'on espère plus de 2 millions de croisiéristes en 2010.

Tableau 1 : Trafic des ports russes de la Baltique (en millions de tonnes)

	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Saint-Pétersbourg	10,2	10,5	32,0	57,4	59,9	50,4
Primorsk	-	-	-	57,3	75,5	79,1
Ust-Luga	-	-	-	0,5	6,9	10,3
Vyborg	?	2,5	0,7	?	1,3	1,1
Vysotsk	?	0,9	2,9	3,5	16,0*	nc
Kaliningrad	12,6	5,5	2,8	9,2	15,3	nc

D'après A.Serry 2006, www.transrussia.net et www.pasp.ru

* 2007

3. LES NOUVEAUX PORTS DU GOLFE DE FINLANDE

En dehors du « Grand Port de Saint-Pétersbourg », la Russie dispose de plusieurs ports dans le golfe de Finlande. Avant les créations récentes, deux autres anciens ports, dont l'activité est longtemps restée marginale, s'y localisaient : Vyborg et Vysotsk. Tous deux sont pénalisés par des conditions nautiques

défavorables. **Vyborg** ne peut recevoir que des navires de moins de 7 mètres de tirant d'eau et de moins de 135 mètres de longueur. Ce modeste port généraliste a été orienté presque exclusivement à l'exportation jusqu'en 1998. Acheté par *Rosa Holding*, cette dernière l'a cédé au groupe *Oslo Marine* qui espère doubler le tonnage. Le port dispose depuis peu d'un nouveau terminal et les voies d'accès

⁸ Source : Port of Sankt Petersburg

⁹ Source : Port de Klaipeda et portnews.ru

terrestres ont été reconstruites. Malgré des travaux de dragage, prévus pour approfondir le chenal, les perspectives de croissance demeurent limitées. En effet, le port est entouré par les espaces urbains. **Vysotsk**, situé sur une île à l'entrée du golfe de Vyborg, fonctionne exclusivement à l'exportation. Il comprend deux parties distinctes : le port de commerce et le port pétrolier. Le premier est spécialisé dans les vracs solides, charbon, coke et éventuellement concentré de minerai de fer, depuis son acquisition par *Rosa Holding*. Ce groupe, né de l'exploitation du charbon dans le Kouzbass, a diversifié ses activités. Du contrôle de la chaîne de transport du charbon, il est passé à la manutention portuaire générale. Il entend désormais développer de nouveaux trafics à Vysotsk, notamment les conteneurs et les marchandises diverses. Le second a vu le jour plus tardivement lorsque *Lukoil* décida d'implanter un petit terminal pétrolier. Elle en a ajouté un second en 2004 qui peut accueillir des navires de 80 000 tonnes de port en lourd¹⁰, puis un troisième qui a porté la capacité du port pétrolier à 15 millions de tonnes en 2008¹¹. D'ores et déjà, le trafic a quintuplé depuis 2000. En 2007, il s'est élevé à 16 millions de tonnes, réparties en 4,3 millions de tonnes de charbon, et 11,7 millions de tonnes de pétrole et produits pétroliers¹². Ces pondéreux sont acheminés vers le port par voie ferrée.

Le réveil de ces deux ports témoigne de la multiplicité des acteurs qui ont leur propre stratégie. On constate en particulier que *Lukoil*, invitée à participer, avec d'autres compagnies pétrolières, au projet de Primorsk, a préféré faire cavalier seul en créant ses propres installations à Vysotsk. L'augmentation des échanges internationaux de la Russie, les prévisions de croissance des trafics portuaires et la volonté de réduire la dépendance de ports étrangers ont poussé les autorités à programmer la construction de nouveaux ports, en particulier en mer Baltique. Le gouvernement décida, dès 1992, la création de ports dans le golfe de Finlande. Il fallut cependant attendre 1997 pour que cette décision commence à se traduire sur le terrain. Par décret du 6 juin 1997, il fut choisi de construire trois ports. Un sur la rive septentrionale du golfe, Primorsk, et deux sur la rive méridionale, Ust-Luga et Batareïnaïa.

Primorsk fut le projet le plus rapidement achevé, en raison de l'importance vitale pour la Russie des exportations d'hydrocarbures. Situé à une centaine de kilomètres au nord-ouest de Saint-Pétersbourg, ses conditions nautiques avantageuses, à l'échelle du fond du golfe de Finlande, permettent de recevoir les plus gros navires admissibles en mer Baltique, soit 15 mètres de tirant d'eau et 150 000 tonnes de port en lourd. Le site a été choisi à l'origine pour l'exportation des vracs solides, dans un premier temps le charbon, puis pour y aménager un port spécialisé dans l'exportation de pétrole brut. L'entreprise publique russe *Transneft*, qui détient le monopole du transport de pétrole brut par oléoducs, a été chargée des travaux, suite à l'incapacité des compagnies pétrolières russes à se mettre d'accord. En même temps que le port, sa filiale *Baltnefteprovod* a construit l'oléoduc qui alimente le port depuis Kirichi, nœud du système des oléoducs du nord-ouest de la Russie (BTS). Primorsk reçoit par cet oléoduc du brut des gisements de Sibérie occidentale, de Timan-Petchora et du bassin de la Volga. Il a été doublé par un oléoduc destiné à l'acheminement de produits raffinés (mazout, fuel lourd, gas-oil). Le premier chargement de brut a été effectué le 28 décembre 2001. Le volume des exportations, 79 millions de tonnes en 2009, a atteint rapidement la capacité initialement prévue. Devançant Ventspils, Primorsk est désormais le premier port pétrolier de la Baltique. Bien que le port soit, du point de vue administratif, une filiale du Grand port maritime de Saint-Pétersbourg, le terminal pétrolier est géré par *Specmornefteport*, une filiale de *Transneft*. Son développement, à court terme, viendra de la croissance programmée de l'exportation de produits raffinés grâce à la mise en service du deuxième BTS. A moyen terme, les autorités régionales de l'oblast de Leningrad envisagent son extension comme port généraliste.

En terme de territoire, le principal aménagement se localise sur la rive méridionale du golfe à **Ust-Luga**, prévu pour devenir un grand port généraliste ou universel. Propriété d'une société d'économie mixte, la *Joint Stock Company Ust-Luga*, sa réalisation a avancé à un rythme décevant

¹⁰ www.korabel.ru

¹¹ www.lukoil.ru

¹² www.lukoil et www.portnews

jusqu'en 2005. Cette année là, le trafic n'avait pas atteint un million de tonnes. La multiplicité des investisseurs a retardé les chantiers. En effet, les entreprises russes ont du mal à coopérer. Elles recherchent des positions dominantes voire exclusives. Ainsi, la compagnie *Ust-Luga* offre tous les services portuaires, de la consignation à l'avitaillement et au remorquage, comme cela se pratiquait dans les ports soviétiques. Elle n'encourage pas la concurrence. De même, les nombreux investisseurs intéressés par *Ust-Luga*, n'ont pas fait preuve d'enthousiasme lorsqu'il leur a été demandé de participer à des investissements d'intérêt commun. En outre, les négociations sur les questions foncières se prolongent. L'autorité portuaire semble vouloir garder la propriété des terrains qu'elle envisage de louer, alors que les opérateurs préféreraient acquérir en pleine propriété les surfaces sur lesquelles ils comptent construire leurs équipements. Le ministre des transports, M. Levitine, s'en est d'ailleurs pris aux entreprises, y compris portuaires, plus prompts, selon lui, à répartir les bénéfices aux actionnaires qu'à investir¹³. Les premières installations, visitées par le président V. Poutine, ce qui souligne l'importance que l'État accorde au projet, sont entrées en service en 2005. Cette visite a été l'occasion de redynamiser le projet. Le port devrait comprendre à terme 9 terminaux offrant une capacité de l'ordre de 35 millions de tonnes qui pourrait être portée à 100 millions selon les responsables régionaux.

La priorité a été donnée au terminal charbonnier destiné à soulager celui de Saint-Petersbourg. Ainsi, dès le début de l'année 2006, deux des trois postes à charbon de l'entreprise *Rosterminalugol* ont été achevés. Au cours de la première année, ils ont exporté 3,5 millions de tonnes. La capacité du terminal doit être portée à 12,5 millions de tonnes en 2011. La seconde priorité a été la construction du terminal ferroviaire. « D'intérêt fédéral », il est conçu pour l'embarquement et le débarquement de convois ferroviaires et de véhicules, pour desservir, entre autres, Baltiisk, avant port de Kaliningrad et assurer la continuité territoriale avec l'*oblast'* de même nom. Les premiers wagons ont embarqué en septembre 2006. Le port dispose d'un terminal pour le soufre et d'un terminal pour le

bois. Un terminal pour marchandises diverses a été inauguré en 2007. Il atteindra sa capacité maximale (3 millions de tonnes) en 2010. La première tranche d'un terminal roulier, destiné à la réception de véhicules neufs, a été mise en service en 2010, la seconde est prévue en 2012. Sont en cours d'aménagement pour une entrée en service en 2011 et 2012, un terminal pour les pondéreux et les produits métallurgiques (aluminium et ferrailles), ainsi qu'un terminal à conteneurs d'une capacité initiale de 500 000 EVP qui doit être portée par la suite à 3 millions d'EVP. La NCC (*National Container Company*), première entreprise privée de Russie dans ce secteur, participe à cette réalisation. Le site a aussi été choisi pour renforcer les capacités d'exportation d'hydrocarbures. *Transneft* a décidé, en 2009, la construction d'un nouvel oléoduc (BTS 2) entre Ounetcha, où passe l'oléoduc qui achemine le pétrole vers l'Europe centrale, et *Ust-Luga*. Il s'agit de compléter le BTS de Primorsk, et de réduire le rôle du transit continental, notamment par l'Ukraine. Prévus pour une mise en service en 2012, l'oléoduc et le terminal pétrolier auront une capacité initiale de 30 millions de tonnes. Le chenal d'une profondeur de 16 mètres permet l'accès de navires de 100 000 tonnes de port en lourd pour les marchandises sèches et de 150 000 tonnes pour les vrac liquides.

Un autre projet, dans la baie de *Batareïnaïa*, à côté de la centrale nucléaire de *Sosnovy Bor* reste pour l'instant sans suite. Les autorités régionales et fédérales semblent, en effet, réticentes à un mitage portuaire du littoral du golfe de Finlande. Il comprend des sites de grande valeur écologique et les lieux de villégiature de la population péterbourgeoise. Le conflit d'usage peut conduire à limiter les nouveaux sites d'implantation portuaire ou du moins, à éviter de les disperser. Dans cette hypothèse, le développement futur des ports se ferait à Primorsk et *Ust-Luga*.

La crise n'a pas eu d'effets importants en 2008. Les trafics portuaires ont commencé toutefois à diminuer à l'automne 2008. Les évolutions au cours de l'année 2009 ont été variables en fonction de la conjoncture des marchés et de la consommation. Les exportations de charbon et de produits métallurgiques ont diminué. Cependant le recul a particulièrement affecté

¹³ JTI 35-36, 2 septembre 2005.

les importations de marchandises diverses conteneurisées, à cause du tassement du marché russe. Les exportations de matières premières et notamment de pétrole et de produits pétroliers ont épargnées, du moins jusqu'au premier semestre de l'année 2010. La crise a néanmoins rendu les investisseurs moins confiants. Certains projets ont été suspendus ou différés dans l'attente de marchés plus stables.

4. LE CAS DE KALININGRAD

Port le plus occidental de la Russie et en son temps de l'URSS, Kaliningrad se situe désormais dans une enclave au sein de l'Union européenne. L'*oblast'* de Kaliningrad qui s'étend sur 15 000 km², est séparé du reste du pays par au moins deux États. Les relations terrestres avec le reste de la Russie dépendent donc de l'attitude des États à traverser, en particulier de la Lituanie et des accords entre la Russie et l'Union européenne. Ce contexte singulier donne de nouvelles fonctions au port et ce à plusieurs titres. Pendant la période soviétique les deux activités maritimes principales étaient une base navale à Baltiisk, et un port de pêche armant, outre des chalutiers de pêche côtière, une flotte de pêche océanique au long cours. Le port de commerce avait une finalité régionale. Aucune flotte de commerce n'y était d'ailleurs basée. Aujourd'hui il est amené à jouer un rôle considérable dans la continuité territoriale russe et il peut être un outil de développement régional en liaison avec la zone économique spéciale. Il est divisé entre quatre organismes : l'entreprise publique du port de pêche, le port de commerce, le port fluvial et le port de Svetly. Ce dernier se situe au bord de la lagune, entre Baltiisk et Kaliningrad. Le port de pêche maintient son activité. Désormais plusieurs entreprises assurent les divers types de pêche. Elles ont débarqué 345 000 tonnes de poissons en 2004¹⁴ soit 11 % des prises débarquées en Russie. Les autres ports sont généralistes. Leur trafic comprend pour partie des matières premières et des vracs à l'exportation, en provenance du reste du pays par chemin de fer, pour partie des marchandises d'importation destinées à la région et enfin des produits manufacturés dans l'*oblast'* puis exportés. L'*oblast'*

bénéficie, en effet, d'un statut de zone économique spéciale qui a pendant quelques années nourri le rêve de transformer la région en « Hong Kong de la Baltique ». A défaut de ce rêve, les franchises douanières ont attiré des entreprises étrangères allemandes, polonaises et lituanienes. Elles élaborent des biens de consommation, expédiés ensuite sur le marché russe et, dans une moindre mesure, dans l'Union européenne. Une dizaine de lignes régulières relie Kaliningrad aux ports de l'Europe du nord ainsi qu'aux ports russiens du golfe de Finlande. Kaliningrad, seul port russe de la Baltique à ne pas être pris par les glaces, ne profite pas de cet avantage contrebalancé par les hauts fonds qui en limitent l'accès (navires n'excedant pas 8 mètres de tirant d'eau et 15 000 tonnes de port en lourd) et par la situation d'enclave. Cela n'a pas empêché *Lukoil* d'ouvrir un terminal en novembre 2000.

A la différence des autres ports de la Baltique, l'avenir du port est lié aux évolutions géopolitiques. Il dépend principalement des relations de l'*oblast'* et plus généralement de la Russie avec leurs voisins de l'Union européenne¹⁵.

CONCLUSION

Le développement des ports russes de la Baltique répond à deux exigences : l'une géopolitique et la seconde d'aménagement du territoire régional. La Russie cherche à conforter son indépendance maritime. Elle a besoin de ports d'exportation de matières premières, notamment d'hydrocarbures et de charbon, et de terminaux à conteneurs. Au début des années 2000, les investissements ont été multipliés, encouragés par la stabilisation de la situation générale dans le pays et la croissance économique. La crise qui a débuté en 2008 fragilise ce renouveau portuaire. Dans le même temps, la Russie doit faire face à la saturation du nœud de transport de Saint-Petersbourg, tout en renforçant ses capacités portuaires en mer Baltique. Cette façade est la plus proche des grands foyers de peuplement. Elle a aussi pour arrière pays d'importants gisements de matières premières alors qu'elle s'ouvre sur d'importants clients. Afin de désengorger la ville, les extensions portuaires doivent être réalisées à l'extérieur de

¹⁴ www.gov.kaliningrad.ru

¹⁵ Sur la situation géopolitique de Kaliningrad voir Tétart 2007.

l'agglomération. Ceci nécessite non seulement des aménagements maritimes mais la refonte de tout le réseau des transports terrestres au voisinage de la métropole du Nord-ouest.

La concurrence est vive pour gagner des trafics dans le vaste hinterland de la Russie et des États de la CEI. Les ports russiens de la Baltique sont

en compétition tant avec les ports voisins de la Finlande et des États Baltes, qu'avec les ports allemands et de la rangée du Nord lorsqu'ils desservent la Russie par voie terrestre. La concurrence s'aiguise par conséquent aussi au niveau du choix modal pour les échanges entre la Russie et l'Union européenne.

Bibliographie

BRODIN Alf, 2003 : *Baltic sea ports and Russian foreign trade*. Department of Human and Economic Geography, University of Göteborg, 372 p.

CABANNE C., VARNAKOV A., EFIMOV O., 2001 : Le nouvel aménagement portuaire russe dans le golfe de Finlande. *Cahiers Nantais* n°55-56, pp.165-172.

Journal pour le transport international (JTI).

KOLOSSOV V. (coord.), 2007 : La Russie. Espaces, villes, réseaux. Éditions du temps, 319 p.

KUNTH A., THOREZ P., 2005 : Frontières et transport, frontières de transport. Continuités, mutations et transition entre l'Ouest et l'Est de l'Europe. *Revue d'études comparatives Est-Ouest*. Vol. 36 n°3 septembre, pp. 11-42.

RADVANYI J., 2007 : La nouvelle Russie. Colin. 463 p.

SERRY A., 1999 : *La desserte de la Russie par les ports de la Baltique*. Mémoire de DEA Université du Havre, 75 p.

SERRY A., 2005 : Les ports de la Baltique orientale. *Le courrier des pays de l'Est* n°1048, mars-avril, pp. 40-50

SERRY A., 2006 : *La réorganisation portuaire de la Baltique orientale, l'émergence d'une nouvelle région en Europe*. Thèse de géographie, université du Havre, 373 p.

Sistema portov Rossiiskoj Federacii. Rapport analytique Moscou 2003.

Swedish Development Advisers AB, 2002 : *Geopolitics and Baltic Ports*. Gothenburg, 52 p.

TÉTART F., 2007 : Géopolitique de Kaliningrad. Une « île » russe au sein de l'Union européenne élargie. PUPS

THOREZ P., 1998a : Les transports maritimes dans les États issus de l'URSS. *Courrier des pays de l'Est* n°426 janvier, pp.18-52

Thorez P. [1998b] La difficile mutation des transports maritimes dans la CEI. *Bulletin de l'Association de Géographes Français* 1 (mars), pp. 8-24.

Thorez P. (dir), 2007 : La Russie. CNED-SEDES. 381 p.
