
Les activités commerciales et marchandes à la frontière orientale de l'Union Européenne

Le cas de figure russo-balte

*Commercial Activities on the Eastern Border of the European Union: Russian-
Baltic Case*

Arnaud Serry



Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/tem/3094>

DOI: 10.4000/tem.3094

ISSN: 1950-5698

Publisher

Université des Sciences et Technologies de Lille

Electronic reference

Arnaud Serry, « Les activités commerciales et marchandes à la frontière orientale de l'Union Européenne », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [Online], 29 | 2016, Online since 15 February 2016, connection on 03 May 2019. URL : <http://journals.openedition.org/tem/3094> ; DOI : 10.4000/tem.3094

This text was automatically generated on 3 May 2019.



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

Les activités commerciales et marchandes à la frontière orientale de l'Union Européenne

Le cas de figure russo-balte

Commercial Activities on the Eastern Border of the European Union: Russian-Baltic Case

Arnaud Serry

Introduction

- 1 Limite, la frontière est un lieu d'interaction, un objet matériel et symbolique qui interroge les géographes pour sa capacité à border, définir, créer des territoires. Elle révèle également la circulation, l'ouverture et les tentatives d'unité régionale. Sur les rives de la mer Baltique, on interprète les frontières avec la Russie comme la limite entre l'Ouest et l'Est, « l'Europe civilisée » et « l'Asie barbare ». Les questions frontalières restent pour les voisins de la Russie encore hautement politisées, et les intérêts de la coopération frontalière sont souvent sacrifiés au profit de la « haute » géopolitique. « D'ailleurs, en ex-URSS l'attitude sacrée envers la frontière de l'État est profondément ancrée dans la conscience collective » (Kolossoff, 2005).
- 2 Après avoir été, pendant un demi-siècle, une frontière « chaude », un glacis militaire traversé par le Rideau de fer, la mer Baltique est devenue en quinze ans une mer ouverte à des échanges internationaux en croissance constante. Alors qu'au sein de l'espace soviétique, les frontières extérieures étaient closes, elles se sont ouvertes. D'étanches, elles sont devenues perméables. Répulsives, elles sont devenues des lieux de rencontres, de passages, de vie, de trafics, d'animation de la vie économique.
- 3 L'élargissement de mai 2004, a repoussé vers l'est la frontière de l'Union européenne, instaurant une discontinuité dans cet espace. Désormais, sur les rives de la mer baltique,

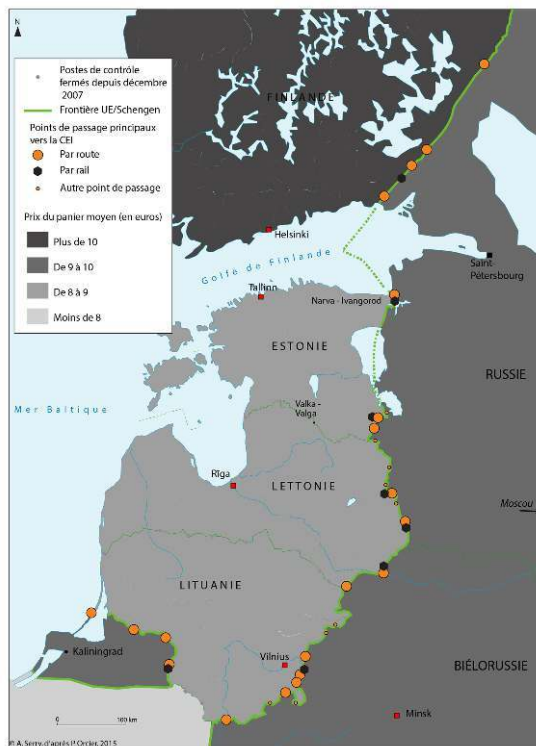
les frontières orientales de l'Union Européenne ne semblent plus floues, mais fixes. Parallèlement, cette frontière externe s'est renforcée, réactivée, et ce notamment par des contrôles accrus des flux de personnes et de biens. Or, ces frontières concernées sont le plus souvent des lieux où se sont noués d'importants échanges avec la Russie ou la Biélorussie, notamment des échanges commerciaux, et des déplacements touristiques. Ces implications commerciales et marchandes de cette frontière sur les marges orientales de l'UE sont beaucoup moins étudiées que ses aspects géopolitiques.

- 4 Cet article s'interroge donc sur la réorganisation des échanges au sein d'une région en pleine mutation. L'objectif est d'une part, de mettre en avant les effets de la construction européenne sur les circulations régionales et, d'autre part, d'en étudier les répercussions spatiales multi-scalaires, de l'échelle urbaine à celle des échanges internationaux de marchandises. Entre ouverture et fermeture, la disparité des effets des nouvelles dyades¹ sur la circulation des personnes et des marchandises, notamment en fonction de la nature des flux, invite à cette approche. Celle-ci permet en effet d'appréhender la diversité des jeux d'acteurs, qu'ils soient locaux, nationaux ou internationaux, et de saisir la complexité des recompositions frontalières régionales.

1. Une région frontière malgré tout zone de contact

- 5 Après la chute du rideau de fer, un processus d'ouverture des frontières et de libéralisation des régimes de visas s'est enclenché. Puis, les élargissements successifs ont profondément bouleversé les frontières de l'Union Européenne (UE), la plaçant au contact direct de la Communauté des États Indépendants (CEI), notamment à l'ouest de la Fédération de Russie (carte 1).

Carte 1 : Passages frontaliers et différentiel de prix



1.1. Un espace frontalier spécifique et évolutif

1.1.1. Recompositions techniques et fonctionnelles

- 6 Ligne de coupure marquée entre UE et CEI (Russie et Biélorussie sont en contact direct avec les États Baltes), la frontière demeure aussi un espace de couture. Ce faisant, elle devient plus floue et perméable. L'augmentation des mariages mixtes, des naissances d'enfants binationaux et du nombre de titulaires de deux passeports dans certaines régions frontalières en témoignent (Marin, 2012). Cette frontière, discontinuité entre deux territoires, juxtapose donc des différences et induit divers effets spatiaux. Elle reste également une limite fortement chargée en symboles et représentations, qui fonde une approche territoriale et politique. Cependant, elle juxtapose peu de différences de maillages ou de réseaux. Ces derniers sont en grande partie hérités de l'époque soviétique. Lorsque les discontinuités politico-économiques se sont déplacées à la fin du XXème siècle, les réseaux de transport ont perduré. Les transports contribuent, de ce fait, à remettre en question les frontières. L'orientation des réseaux terrestres, majoritairement est/ouest et la répartition modale en faveur du rail y contribuent depuis 20 ans. L'ancienne frontière occidentale de l'URSS gouverne à présent la dynamique des réseaux d'Europe de l'Est. Les pays baltes sont parvenus à se positionner comme pays de transit entre l'UE et la CEI (Kunth, Thorez, 2007).
- 7 Les frontières sont au cœur des recompositions de l'espace post-soviétique régional. Elles présentent une hétérogénéité, en fonction de leur degré d'ouverture :
- 8 Les frontières communes à l'Estonie, à la Lettonie, à la Lituanie et à la Pologne correspondent aux frontières qui sont aujourd'hui largement défonctionnalisées et ouvertes à la circulation transfrontalière depuis l'entrée de ces pays dans l'espace Schengen en 2007. Toutefois, des formes de disjonction territoriale sont constatées entre ces différents pays. Ainsi, il n'existe plus de liaison ferroviaire directe entre les capitales baltes, Vilnius, Riga et Tallinn, du fait notamment de l'incapacité des entreprises ferroviaires à trouver un accord commercial.
- 9 Les dyades entre la Biélorussie et la Russie, et les États baltes, sont de nouvelles frontières non seulement fonctionnalisées, équipées mais également largement fermées. Leur franchissement nécessite l'obtention de visas et est souvent soumis à des contrôles longs et fastidieux, tant pour les personnes que pour les marchandises, même si la population des régions frontalières bénéficie quelquefois de systèmes dérogatoires. Ces frontières s'apparentent souvent à des barrières (Thorez J., Thorez P., 2012). De ce fait, certains territoires baltes sont désormais handicapés, voire marginalisés, par leur proximité avec la frontière extérieure de l'UE. Par exemple, la région orientale de la Lettonie, la Latgale se trouve plongée dans le marasme, la frontière l'ayant privé de ses fournisseurs et de ses débouchés traditionnels.

1.1.2. La problématique des visas

- 10 Indépendances, intégrations communautaires et modifications douanières se sont succédé dans la région, déplaçant les frontières et modifiant leurs caractéristiques et leurs impacts spatiaux. Si l'entrée de la Pologne et des États Baltes dans l'UE apparaît comme une date charnière, leur insertion dans l'espace Schengen² en 2007 et le durcissement réglementaire qui lui est associé l'est tout autant.

- 11 La question des visas tient une place centrale dans les réflexions sur la frontière entre UE et Russie. Avant même l'entrée des États Baltes et de la Pologne dans l'UE, la Russie a insisté pour que l'UE prenne des mesures pour faciliter le petit trafic frontalier et ne pas perturber les liaisons socio-économiques régionales. Dans un premier temps, l'UE a considéré le problème comme concernant toutes les futures régions frontalières de l'UE, et non pas spécifiquement à sa frontière avec la Russie en appliquant le système de visas de court séjour commun aux pays membres. Ces visas sont payants et leur octroi est soumis à des conditions de ressources et de domiciliation difficiles à satisfaire pour de nombreux russes. En conséquence, le nombre de dossiers déposés a rapidement diminué de façon importante (divisé par 2,6 entre la Pologne et Kaliningrad). Par contre, dès 2004, un accord a été trouvé sur la question du transit de marchandises entre l'enclave de Kaliningrad et le reste du territoire russe par l'exemption de droits de douane et de transit.
- 12 Les pays comme la Pologne, qui tiraient de ces échanges transfrontaliers un bénéfice ont poussé pour simplifier la situation. L'UE a donc créé en 2007 pour les citoyens frontaliers des pays tiers un régime spécifique basé sur les notions de zone frontalière (moins de 30 kilomètres de la frontière) et de petit trafic frontalier. Dans le cadre de ce régime, les résidents des régions frontalières peuvent traverser la frontière commune sans visa, afin de séjourner dans la région frontalière d'un autre pays (Kretinin, Mironyuk, 2014). La Pologne a ainsi passé des conventions avec ses trois voisins extracommunautaires mais celle avec la Biélorussie est bloquée pour des raisons politiques.
- 13 Depuis 2012, le régime du petit trafic frontalier (régime LBT³) a évolué puisque tous les habitants de l'oblast de Kaliningrad peuvent bénéficier du régime vers la Pologne (Jankowiak P., 2012). La Lettonie a choisi la même voie, celle de la suppression des visas pour le petit trafic frontalier, d'abord avec la Biélorussie en mars 2012 puis en juin 2013 avec la Russie. Par contre, la Lituanie exige toujours un visa d'entrée sur son territoire (Jurkynas, Gelažauskaitė, 2011). Cette évolution laisse à la frontière russo-balte un rôle primordial dans les relations commerciales internationales de la Russie.

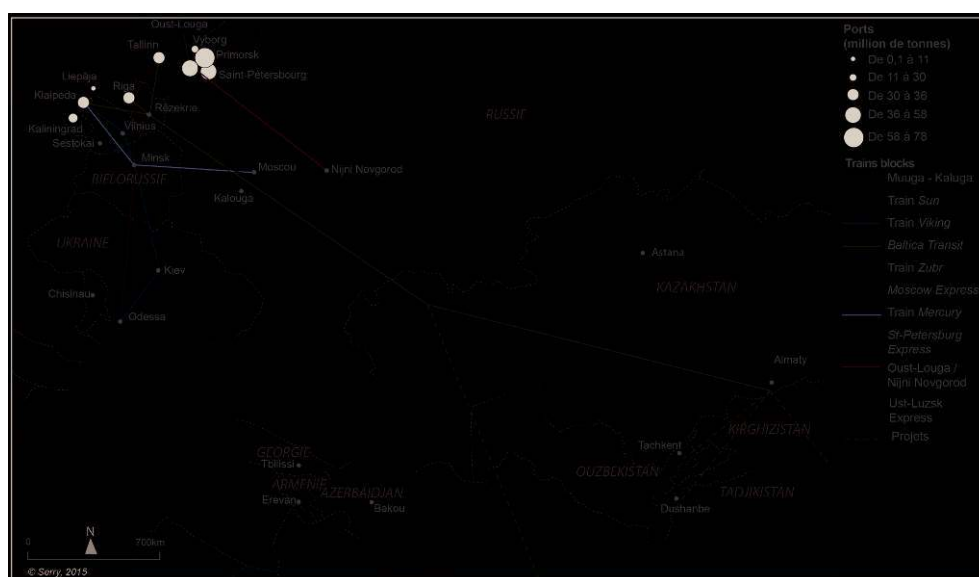
1.2. Une région de transit international

- 14 Si la perméabilité des frontières post-soviétiques varie selon les lieux, elle dépend aussi de la nature des flux. Les circulations à l'échelle du marché mondialisé, en particulier celle des matières premières (principalement des hydrocarbures) vers l'extérieur et celle des produits manufacturés vers l'intérieur de l'espace post-soviétique, traversent plus facilement les frontières que les flux d'échelle locale ou régionale.
- 15 Durant les années 1990, le problème s'est posé d'une voie sûre et peu chère de sortie des produits russes vers l'Atlantique. Les solutions proposées ont notamment consisté à intensifier le réseau ferroviaire et routier régional, particulièrement les connexions vers la Finlande mais la voie maritime demeure la plus intéressante et a imposé le recours aux infrastructures portuaires existantes (cf. Carte 2). Les baltes ont compris que leurs économies au marché intérieur réduit ne pouvaient se développer sans utiliser les réseaux et les relations privilégiées tissées avec le voisin russe. La nouvelle frontière entre anciennes républiques socialistes soviétiques a donc vu renaître la circulation commerciale traditionnelle. Ainsi, les marchandises chargées ou déchargées dans les ports de Tallinn, Riga, Ventspils ou Klaipėda, en provenance ou à destination de la CEI, franchissent aisément la frontière. Dans un second temps, la Russie a entrepris une

stratégie de contournement par le développement de nouveaux ports de commerce dans le Golfe de Finlande, la construction de conduites évitant les États Baltes et l'abandon partiel de certains oléoducs dans sur leurs territoires.

- 16 Ports pour lesquels l'activité de transit est primordiale, les ports régionaux prêtent une attention particulière à la desserte de leur arrière-pays post-soviétique, où ils sont en concurrence entre eux et avec les ports russes du golfe de Finlande, et interviennent pour restreindre les obstacles à la circulation. En 2010, le transit de marchandises de la CEI représente 42 % du trafic du port lituanien de Klaïpeda et près de 80 % des trafics portuaires lettons ou estoniens. Les trains blocks (cf. Carte 2) au départ des ports baltes circulent ainsi vers Minsk, Odessa, Moscou, Riga ou Almaty, tandis que des entreprises russes (Uralkhimprom, etc.) et biélorusses (Belaruskali) ont investi dans les ports baltes, où elles exportent du charbon par Riga ou de la potasse par Klaïpeda (Thorez J., Thorez P., 2012).

Carte 2 : Ports baltes et trains blocks en 2014



- 17 La fluidité des circulations commerciales met en évidence un autre phénomène, que nous qualifierons de persistance des territoires : en effet, les acteurs économiques ont vite compris le bénéfice qu'ils pouvaient tirer des flux à destination ou en provenance de la Russie ou des autres pays de la CEI. Il est important de souligner que la logique Est/Ouest est prédominante (Escach, Serry, 2013) alors que les flux méridiens, aujourd'hui intra européens, restent modestes. Par ailleurs, la discontinuité engendre ici des processus d'organisation spécifique de l'espace, un espace Gateway, dans le sens de région polarisant des flux très importants avec un impact sur le territoire environnant. Les marchandises diffusent à partir de cette région Gateway dans un milieu différent et avec des modes de transport différents.

2. Un commerce transfrontalier multiforme et diffus

- 18 Au niveau local, les frontières exercent une attraction à l'origine de relations qui se sont donc souvent nouées dans la spontanéité et le désordre. Les populations se sont saisies, dès qu'elles en ont eu la possibilité, des opportunités qui leur étaient offertes.

2.1. L'entreprenariat transfrontalier

- 19 Les premières opportunités résident dans l'existence, par-delà les frontières, de partenaires économiques et commerciaux familiers. De nombreux indicateurs prouvent que passés les troubles des premières années d'indépendance, de nouvelles relations commerciales se sont développées sur des fondations issues des accointances passées. Notons, que la maîtrise d'une langue commune, le russe, de chaque côté de la frontière, et pas uniquement à son immédiate proximité, apparaît comme prépondérante dans l'existence des relations commerciales transfrontalières (Serry, 2013).
- 20 Le commerce transfrontalier est dynamisé par une multitude d'entreprises régionales que les frontaliers ont montées avec leurs économies. Les principaux intérêts des échanges entre États Baltes et régions frontalières russes ou biélorusses sont la possibilité de trouver des matières premières à un prix inférieur ou de trouver un plus grand marché pour les biens, les services, ou encore les activités touristiques. L'impact de la proximité frontalière sur les échanges extérieurs de la Biélorussie, par exemple, est très net (Lobatch, 2005). Ainsi, sans compter la Russie, partenaire privilégié, les pays riverains de la Biélorussie comptaient pour 18 % de son commerce extérieur en 2014 (source : comtrade⁴). À plus grande échelle, alors que les échanges de la région de Brest s'effectuent principalement vers la Pologne, ceux de la région de Grodno sont orientés vers la toute proche Lituanie. Un facteur de proximité existe, les collaborations commerciales demeurent plus nombreuses dans les régions frontalières des États Baltes que sur leur frange littorale. De petites structures profitent du flou de la législation pour commercer sans payer de taxes, ou alors très réduites. Cette économie transfrontalière représenterait 80 % des échanges par exemple entre les régions frontalières polonaises et ukrainiennes. Ces échanges prennent régulièrement l'aspect d'une coopération entrepreneuriale transfrontalière, les formes les plus développées sont les suivantes :
- importations de marchandises russes à destination des États Baltes (produits en caoutchouc, bois, poissons, carburant);
 - services de loisirs et d'hébergement pour les russes ou les biélorusses ;
 - services de transport (voitures, personnes).
- 21 Le développement économique rapide des États baltes a provoqué des différences de niveau des prix, ce qui a favorisé et, favorise toujours, l'intérêt des entrepreneurs pour le commerce transfrontalier, même si les écarts de prix ont diminué. Dans de nombreux cas, la réduction de la différence de prix a réduit l'intérêt balte pour les marchandises russes. De plus, l'adhésion balte à l'UE a modifié la législation notamment en matière d'importations en provenance de pays tiers. À l'opposé, la grande taille du marché russe reste attrayante pour les entrepreneurs baltes. Cependant, ce marché est à l'extérieur des frontières de l'UE et la concurrence et les prix y ont également augmenté rapidement.

2.2. Développement et poids du commerce à la valise

- 22 Parallèlement, une économie informelle, comprenant les activités non enregistrées ou cachées de l'État pour des raisons fiscales (Small Business Council, 2004) se développe dans la région. En effet, les opportunités ne disparaissent pas aux frontières : par leurs stratégies individuelles d'exploitation des « effets-frontières » positifs, les résidents de cette double périphérie s'emparent du potentiel offert. L'exploitation des écarts de prix

par exemple reste un motif premier de la circulation à travers les frontières orientales de l'UE : qu'il s'agisse de petit commerce transfrontalier, de tourisme commercial ou de trafic en tous genres, les tchelnoki⁵ sont légion dans les confins orientaux de l'UE. De nombreux individus profitent de la frontière pour trouver dans ce commerce à la valise, les moyens de subvenir à leurs besoins, certains n'hésitant pas à parcourir de grandes distances dans des conditions difficiles. Le commerce frontalier, pratiquement inexistant du temps de l'URSS, s'est donc développé rapidement (De Tinguy, 2011). Cette activité lucrative d'import/export consiste pour des entrepreneurs individuels à se rendre en UE ou en Russie, le plus souvent en bus, deux à trois fois par semaine pour vendre des denrées manquantes ou fortement taxées de l'autre côté de la frontière (Marin, 2005). La grande majorité du trafic se compose de voyages qui ne durent que quelques heures, jusqu'à un maximum de 24 heures (Wieckowski, 2011). Cette activité constitue pour les populations des régions adjacentes une source régulière ou ponctuelle de revenus en devises. Dans les faits, le tourisme commercial est lui principalement de trois type, le « vodka tourisme » surtout entre la Finlande et la Russie, le « gasoline tourisme » tiré par le faible cout des produits pétroliers en Russie (tableau 1) et dans une moindre mesure le tourisme pharmaceutique dont l'objectif premier est l'achat de médicaments russes moins chers et facilement disponibles sans ordonnance (Golunov, 2014).

- 23 Les années 1990 correspondent à une première phase au cours de laquelle la circulation était alors relativement aisée ce qui a permis un dynamisme marchand rapide. Le petit commerce transfrontalier et plus précisément le navettisme s'est brusquement développé s'appuyant particulièrement sur les facteurs suivants : niveaux de prix (tableau 1), taux de taxation, cours des devises, marketing, offre de produits et de services, proximité de la frontière et langue (Bar-Kolelis, Wislulski, 2012) Á cette époque, les échanges étaient également intenses entre les États Baltes et la Pologne. Les lacunes des réseaux officiels d'approvisionnement ont ainsi été compensées par des marchés spontanés complétant l'offre commerciale, par exemple à proximité des gares... Des centaines de milliers de personnes se sont spécialisées dans le petit commerce transfrontalier. Par contre, le différentiel est parfois inversé comme en ce qui concerne par exemple les produits laitiers, la viande ou les fruits (carte 1). Tous les stratagèmes sont bons pour en transporter trois fois plus que la quantité autorisée et les revendre de l'autre côté. Mais au-delà de ce petit commerce illégal au demeurant très visible sur les marchés frontaliers, toutes les régions ont profité des échanges de marchandises.

Tableau 1 : Comparaison de prix de quelques produits de consommation courante (en euros)

| | | Finlande | Estonie | Lettonie | Lituanie | Biélorussie | Russie |
|---------------|-----------------------------------|----------|---------|----------|----------|-------------|--------|
| Aout 2008 | Paquet de cigarettes de référence | 3,85 | 1,9 | 2 | 1,73 | 0,6 | 0,9 |
| | Litre d'essence sans plomb | 1,5 | 1,08 | 1,17 | 1,1 | 0,7 | 0,77 |
| Avril 2014 | Paquet de cigarettes de référence | 5,3 | 3,5 | 3,3 | 2,96 | 1,49 | 1,25 |

| | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Litre d'essence sans plomb | 1,54 | 1,14 | 1,15 | 1,19 | 0,72 | 0,56 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|

Sources : Orcier, 2009 ; Expatistan.com ; numbeo.com ; relevés de terrain.

- 24 La contrepartie du gonflement de ces flux était et reste l'engorgement de certains postes-frontières, comme en témoignent à certaines périodes de l'année les files d'attente de véhicules qui peuvent s'allonger sur plusieurs kilomètres de part et d'autre d'un poste-frontière, notamment dans le cas d'un tourisme commercial lié à l'essence car il est synonyme de multiplication des automobiles franchissant les dyades (Golunov, 2014).
- 25 Au début des années 2000, les choses changent tant pour la circulation transfrontalière que pour les places marchandes. Afin de satisfaire aux exigences de l'Union européenne, les contrôles à la frontière sont renforcés ce qui complique considérablement le trafic, surtout depuis 2007 et l'entrée des États Baltes dans l'espace Schengen. La liberté de circulation dans l'UE se complète d'un renforcement des frontières externes et d'une politique de visas assez rigoureuse à l'égard de la majorité des États situés en dehors de l'Europe. L'introduction de visas Schengen à l'entrée dans les États Baltes affecte notamment l'ouest de la Biélorussie et les régions orientales de la Lituanie.
- 26 Cependant, le différentiel de prix perdurant (tableau 1), le navettisme reste une motivation première du passage de la frontière. Selon l'Institut polonais du tourisme, le shopping comme but principal de la visite touristique est passé de 5 % en 2008 à 10 % en 2010. Pour les extérieurs à l'UE, Russes, Biélorusses et Ukrainiens, le shopping représente la principale raison de leur visite en Pologne en 2010. Le phénomène reste visible partout sur la frontière. En Finlande, les Russes sont nombreux dans les magasins des régions frontalières et d'Helsinki, les week-ends et en période de fêtes en Russie ou de soldes en Finlande. Si ces flux restent difficiles à quantifier, des déséquilibres prononcés dans les circulations existent. Par exemple, dans la majorité des cas, le trafic vers la Pologne est plus grand que le trafic au départ de la Pologne : le ratio était de 5,8 entre la Pologne et la Biélorussie en 2008. D'ailleurs, certaines situations particulières, comme celle de Kaliningrad renforce le poids de la motivation marchande dans les déplacements transfrontaliers.

2.3. L'enclave de Kaliningrad, dépendante des circulations transfrontalières

- 27 La région de Kaliningrad est unique, par sa situation géographique d'enclave⁶ russe en UE (carte 1). Cette région, la plus occidentale de la Russie, n'a pas de frontières terrestres avec le reste de la mère patrie (carte 1). Ses voisins sont la Pologne et la Lituanie, autrement dit l'UE. L'enclave constituée par l'oblast soulève de nombreuses interrogations en rapport avec les problématiques de discontinuité :
- problèmes de discontinuité du territoire, de liberté de circulation entre l'enclave et le territoire russe, de souveraineté russe sur ce territoire ;
 - question de la différence de niveau de vie de part et d'autre de la frontière qui peut engendrer un commerce transfrontalier vital pour les Kaliningradois.

- 28 La frontière séparant Kaliningrad de l'UE est donc un point de passage capital, mais c'est aussi une ligne de démarcation entre d'un côté, les régions polonaises et lituaniennes dynamiques et en essor plus rapide que celles de l'oblast, de l'autre côté.
- 29 L'enclavement de Kaliningrad a un impact certain sur son économie qui est orientée vers la substitution et qui reste fragile et instable. Durant la crise de 2008, elle a ainsi été plus sévèrement touchée que le reste de la Russie mais s'est par contre relevée plus rapidement (Richard, Sebestov, Zotova, 2015). Le commerce extérieur de Kaliningrad est pour plus des deux tiers réalisé avec l'UE, principalement avec l'Allemagne, la Pologne et la Lituanie. Par ailleurs, la faible étendue de son territoire limite la taille de son marché domestique et son accès aux ressources naturelles, la rendant dépendante à 90 % des importations en provenance des pays voisins, majoritairement pour les biens de consommation qu'elle paie au prix fort. Les droits de douane et la garantie de la libre circulation des marchandises sont des questions vitales pour Kaliningrad.
- 30 Le commerce à la valise tient une place prépondérante dans les échanges. Légal ou illégal, il était vif avant l'élargissement. Un rapport de l'UE estime qu'en 2003 les activités illégales comme le trafic de drogue, de voitures ou d'ambre, comptaient jusqu'à la moitié de la production de richesse de l'enclave. Les données de 2004 concernant le passage des frontières montrent l'impact négatif de l'élargissement de l'UE. Le nombre de personnes franchissant la frontière a diminué de 9,1 millions en 2002 à 7 millions en 2004 (Vinokourov, 2007). Ce déclin est essentiellement dû au déclin progressif dans les activités de commerce frontalier. Après 2004, le commerce transfrontalier a diminué de manière progressive. Les raisons de son déclin sont doubles :
- des contrôles plus stricts ont été instaurés aux frontières du côté lituanien et polonais ;
 - la mise en place du régime de visa a engendré de nombreuses difficultés pour la circulation donc le navettisme
- 31 Les citoyens de Kaliningrad, nombreux à vivre du commerce transfrontalier et à travailler dans les zones frontalières polonaises et lituaniennes où les salaires sont plus élevés, ont souffert de cette situation. Le déclin du commerce frontalier n'est certainement pas qu'un phénomène négatif. Il reflète le déclin des activités illégales. Par ailleurs, le déclin de l'emploi dans le commerce frontalier a été compensé par le développement économique et la croissance de l'emploi dans d'autres secteurs économiques de Kaliningrad. Même si le nombre de personnes qui ont traversé la frontière jusqu'en 2009 a diminué considérablement, la valeur totale des biens introduits est restée similaire, par contre les chiffres sont repartis très fortement à la hausse en 2012 avec la mise en place du régime LBT : en 2009, 1,3 millions de franchissements avaient été comptabilisés entre la Pologne et Kaliningrad alors que ce chiffre a atteint 4 millions en 2012 (Zieliński, 2012). De plus, du tourisme commercial plus lointain est prouvé comme c'est le cas avec l'augmentation du nombre de visiteurs russes à Gdansk depuis 2012. Par ailleurs, les impacts sociaux sont non négligeables comme les coopérations scientifiques, dans le domaine de la rénovation urbaine et du tourisme, des collaborations culturelles, ou l'augmentation du nombre de cours de langues sont également d'actualité (Dudzińska, Dyner, 2013).
- 32 Si Kaliningrad échappe aux pénuries, c'est peut-être aussi grâce à l'accord entre la Russie et UE qui, depuis 2012, autorise de petits mouvements frontaliers, en y intégrant même la ville de Gdansk. En Pologne, les prix sont jusqu'à trois fois moins chers pour certaines denrées comme la charcuterie, poussant de nombreux Russes à faire leurs emplettes dans les villes frontalières.

3. Une circulation marchande spatialement structurante ?

- 33 Les échanges frontaliers sont propices au développement d'une activité commerciale, de service et de la coopération régionale à plusieurs niveaux (Batyk, 2013). La mobilité commerçante est un processus durable, qui joue un rôle dans les réorganisations sociales et économiques aujourd'hui à l'œuvre (Michalon, 2007). En fait, les circulations transfrontalières se spatialisent sous différentes formes et en différents lieux : marchés à ciels ouverts, flux spécifiques dans certaines zones.

3.1. Le pouvoir structurant du commerce transfrontalier

- 34 La structuration spatiale du commerce transfrontalier se manifeste en premier lieu par le développement de places marchandes, dont les marchés ont été les premières manifestations. Des marchés, pour la plupart informels, se sont créés le long des frontières entre l'ex-URSS et le monde extérieur, puis entre la CEI et l'UE, comme celui de Garuniai à proximité de Vilnius. Ces marchés, nés des possibilités d'échanges sont des nœuds, des espaces hybrides où l'on voit émerger des pratiques locales spécifiques. À l'heure actuelle, ce petit commerce a lieu principalement en provenance de Russie vers les États Baltes, car une différence de prix perdure. Le marché, notamment informel, constitue un vecteur d'intégration régionale. Parallèlement aux ramifications des réseaux commerciaux internationaux, des échanges et des trafics variés concrétisant la volonté des commerçants d'exploiter les discontinuités de l'espace économique centre-asiatique et traduisant les insuffisances des filières commerciales institutionnelles animent les frontières. Surtout, le commerce à la valise a dû s'adapter à une nouvelle configuration à partir de décembre 2007 et à l'entrée des États Baltes dans l'espace Schengen. Ainsi, de nouvelles formes de places marchandes, la grande distribution en l'occurrence, prennent le relais des marchés depuis le début des années 2010.
- 35 La circulation régionale des marchandises présente une grande hétérogénéité, en raison de la multiplicité des acteurs, de la diversité des situations frontalières, de la variété et du volume des marchandises transportées. Elle rend possible une intégration régionale transfrontalière par sélection et agencement de lieux et d'échelles. Par exemple, du côté biélorusse, l'activité se développe essentiellement dans les espaces proches de la frontière, dans des espaces à dominante rurale alors que côté polonais, elle se matérialise par le développement de centres commerciaux dans les zones urbaines. Encore, des zones urbaines frontalières concentrent les gradients qui peuvent exacerber les circulations. Elle a également un rôle social sélectif. Les acteurs impliqués dans cette dynamique n'y participent pas tous de la même manière et le commerce transfrontalier génère lui-même des arrangements sociaux au sein de la population qui le pratiquent.
- 36 Ainsi, d'un point de vue plus théorique, la frontière par son rôle multiple (fiscal, de contrôle, légal) met en place des différentiels qui signalent l'existence de système territoriaux différents ayant chacun leurs normes, leurs principes, leurs fonctionnements. L'exploitation de ces différentiels crée des flux spécifiques, objets d'échanges notamment matériels, licites ou illicites. L'impact du commerce frontalier se mesure également par les infrastructures réalisées. Ainsi, les investissements sur les sites

mêmes des frontières et des marchés frontaliers (dans l'immobilier, le commerce et les transports) sont importants. Quelques-unes des activités commerciales transfrontalières peuvent largement compenser les difficultés liées à la périphéricité d'une région frontalière. Cependant, cette périphéricité, combinée avec le resserrement des régimes douaniers et de visas, a entravé le développement des activités économiques informelles transfrontalières. (Xheneti, Smallbone, Welter, 2012)

- 37 Les réseaux marchands participent donc à la structuration de nouveaux types de territoires aux périphéries des États Baltes. Ces réseaux profitent aux villes localisées à proximité des frontières qui jouent le rôle de tête de pont dans leur inscription spatiale.

3.2. L'agglomération de Narva Ivangorod

- 38 La question de la discontinuité et de la structuration de l'espace se trouve renforcée dans le cas hautement spécifique d'une agglomération transfrontalière, comme c'est le cas à Narva, la plus orientale des villes estoniennes. Située au cœur d'une importante région industrielle et d'extraction minière, la ville est à 90 % russophone, situation héritée de la période soviétique. Face à elle, se trouve Ivangorod, petite ville russe de 10 000 habitants (Orcier, 2009).
- 39 L'éclatement de l'URSS et la séparation des deux villes par une frontière d'État ont eu un effet négatif sur la situation économique et sociale dans les deux villes. Elles sont devenues des régions défavorisées et les relations qui avaient été en développées depuis des décennies ont été endommagées (Anischenko, Sergunin, 2012). Le différentiel de niveau de développement entre les deux États est ici élevé, même si Narva fait figure de laissée pour compte de la transition économique estonienne. De son côté, Ivangorod ne dispose pas d'une économie diversifiée et appartient au vaste ensemble de l'ouest russe économiquement déprimé.
- 40 « L'existence du différentiel de prix sur les produits de consommation courante est génératrice d'incessants va-et-vient transfrontaliers de la part des habitants de Narva. On enregistre deux millions de franchissements chaque année. Il n'existe pas de bus urbain reliant Narva à Ivangorod. Ainsi, les riverains souhaitant se rendre sur l'autre rive doivent le faire à pied. Le poste frontière de Narva se caractérise ainsi par une file d'attente ininterrompue de piétons, appelés benzovoz, tenant cabas, charriots à roulettes et sacs plastiques vides, pour aller s'approvisionner de l'autre côté. Cette exploitation alimente une forme d'économie grise. » (Orcier, 2009). On estime que seules 5 % des personnes qui font la queue pour passer côté russe y vont comme touristes ou pour les affaires. Tous les autres vont à Ivangorod où les stations d'essence ont poussé comme des champignons pour faire le plein et retourner ensuite à Narva.
- 41 Un système de tickets de queue a été établi, avec deux manières de traverser la frontière. La solution rapide, utilisée surtout par ceux qui vont plus loin qu'Ivangorod, consiste à payer pour réserver un ticket qui garantit le passage à la frontière à une heure fixe. Les benzovoz, quant à eux, n'ont pas les moyens de payer, mais ils peuvent faire la queue de chez eux. Pour cela, ils retirent un ticket sur lequel est noté le numéro de leur place dans la queue et l'immatriculation de leur voiture. Ils suivent le mouvement de la queue depuis leur ordinateur⁷ et, lorsque leur tour arrive, ils vont en voiture jusqu'au point de contrôle et ensuite à Ivangorod. Preuve d'une différenciation sociale, les citoyens russes de Narva, qui disposent d'un permis de séjour permanent peuvent se rendre en Russie avec leur simple passeport. Les citoyens estoniens ont en revanche besoin d'un visa, que leur

délivre le consulat russe de la ville. On assiste de fait à des mobilités transfrontalières différenciées.

- 42 Narva-Ivangorod apparaît comme emblématique d'une situation frontalière exceptionnelle du fait à la fois de la situation de la ville et du contexte historique et linguistique qui l'entoure. « En dépit du renforcement des conditions de franchissement de la frontière, la population locale utilise cette dernière comme ressource » (Orcier, 2009).

3.3. Persistance de spécificités aux frontières internes de l'UE

- 43 Dans la région, les biens et les personnes traversent librement les frontières internes de l'UE. Des discontinuités frontalières perdurent cependant, engendrant de nouvelles structurations du commerce transfrontalier, aussi bien dans des cadres urbains qu'à une plus grande échelle.

3.3.1. Valka-Valga, agglomération transfrontalière ouverte ?

- 44 Valka (Lettonie) et Valga (Estonie) forment une agglomération transfrontalière de 22 000 habitants dont la situation contemporaine est le résultat d'une première partition intervenue en 1919 puis du retour à l'indépendance de 1991 qui n'a pas remis en cause la situation de 1919.
- 45 Valga est dans la moyenne basse estonienne, mais elle est dans une meilleure situation que Valka, la lettone. Tout d'abord, Valga est plus grande et plus riche que Valka : les salaires y sont plus élevés, les aides sociales plus importantes. Morphologiquement et à certains points de vue fonctionnels, elles constituent une unité séparée par une frontière d'État.
- 46 Avant 2007, le temps d'attente à la frontière et le temps réel qu'il fallait pour se déplacer d'un côté à l'autre étaient les principaux obstacles au développement du commerce. Cependant, Valga disposait déjà alors à la fois d'un plus large choix de boutiques et de restaurants et en général à plus bas prix, sauf pour le tabac et l'alcool. Des habitants de Valka traversaient donc souvent la frontière pour faire quelques achats côté estonien (Lunden, 2007). De plus, la ville s'est un peu plus développée grâce à ses nouveaux bâtiments ou ses centres commerciaux. Ceux-ci attirent les Lettons même si les prix ont augmenté en Estonie depuis l'introduction de l'euro en janvier 2011, ils continuent de s'y rendre par centaines tous les week-ends pour faire leurs achats. Par ailleurs, nombreux sont les lettons qui travaillent à Valga même si les salaires sont parmi les plus faibles d'Estonie. Certains lettons achètent même des biens immobiliers à Valga. Par contre, les Estoniens ne se déplacent que rarement côté lettons et encore moins à des fins de shopping.
- 47 Selon la théorie des places centrales, Valga/Valka peuvent être considérées comme deux zones de commerce séparées dans une hiérarchie respective au sein de leurs états. Dans Valga/ Valka, le centre commun est devenu une périphérie du fait que chaque côté se tourne vers sa capitale.
- 48 L'intégration financière de la région, via la mise en place de l'euro, favorise désormais le commerce frontalier. Enfin, bien que les écarts de prix soient désormais plutôt faibles, ils sont toujours présents. Ainsi un panier constitué d'un kilogramme de pommes, d'une douzaine d'œufs, d'un autre kilogramme de pommes de terre, d'un litre de lait et d'un

kilo de poitrine de poulet coute en moyenne 5 % de moins coté letton que de l'autre côté de la frontière (calcul réalisé en utilisant les données récoltées sur le terrain et sur les sites Internet : expatistan.com et numbeo.com).

3.3.2. Grande distribution transfrontalière

- 49 L'instauration des visas en 2007 a pénalisé le développement des échanges commerciaux transfrontaliers en dehors de la zone frontalière comme c'est le cas dans la ville polonaise de Bialystok qui malgré deux supermarchés et deux grandes surfaces de bricolage, n'attire plus que quelques Biélorusses. Ceux qui ont des visas et qui vivent de petits trafics profitent en fait des aubaines offertes à proximité de la frontière. Par contre, la libre circulation au sein de l'espace européen revitalise d'anciennes circulations transfrontalières notamment entre la Lituanie et la Pologne : le commerce à la valise et les marchés frontaliers laissant place à la grande distribution.
- 50 Les villes du nord de la Pologne sont la nouvelle destination favorite des Lituaniens qui affluent en masse chaque jour et repartent le coffre bourré de victuailles, achetées à bon prix grâce à la chute du cours de la monnaie polonaise et aux taxes locales plus basses, mais aussi grâce à la politique tarifaire pratiquée par la grande distribution du côté balte (situation quasi monopolistique). Ainsi, le panier moyen précédemment étudié ne coute que 7,2 euros en Pologne contre 8,95 euros en Lituanie. On estime que 12 % de la population lituanienne pratiquait régulièrement du tourisme commercial en Pologne en 2012. L'offre plus large côté polonais est également un argument en faveur de ces circulations marchandes de part et d'autre des frontières d'États européens. Suwałki, ville de près de 70 000 habitants à une trentaine de kilomètres de la frontière, profite pleinement de cette situation. Régulièrement, la majorité des voitures garées aux abords des supermarchés sont lituaniennes. Cette évolution ne touche d'ailleurs pas que le secteur alimentaire ou les biens de consommation courante puisque la part des lituaniens dans la clientèle des grandes surfaces de bricolage ou d'outillage dans la région avoisine les 30 %. Le phénomène est ainsi relativement important pour que les commerçants polonais mettent en place des campagnes publicitaires sur le bord des routes (photo 1) et dans la presse locale lituanienne pour attirer d'éventuels nouveaux clients. Par ailleurs des services de minibus sont organisés afin de permettre à ceux qui n'ont pas de voiture de se rendre dans les supermarchés polonais.

Photo 1 : Publicité sur la route frontalière entre Pologne et Lituanie : « Fais demi-tour et reviens là où les prix sont les plus bas »



Source : Eglė Digrytė - <http://www.15min.lt/images/photos/616351/big/reklama-5101966de9c11.jpg>

- 51 La ville a ainsi vu se multiplier les surfaces commerciales et les enseignes, et plus récemment une augmentation des prix à la consommation qui ne limitent pas l'attrait de la Pologne pour les clients lituaniens.

Conclusion

- 52 Comme l'a écrit Claude Raffestin⁸ (1986), la frontière entre la Russie et les États baltes a des impacts contradictoires : « elle est, comme toute frontière, à la fois couture et coupure, lieu d'interdiction, de séparation, de contrôle et de défense, symbole de fermeture » entre la forteresse européenne et la Russie. Elle invite aussi, plus que beaucoup d'autres, aux échanges économiques. C'est en raison du différentiel créé par la frontière que les échanges s'opèrent entre ces territoires. Mais c'est aussi en raison de l'existence de réseaux physiques ou informels, comme ceux de transports ou les partenariats commerciaux de longue date que cette frontière se démarque. Sans parler de naissance de nouveaux types de territoires aux périphéries des États, la Baltique orientale se définit comme un espace d'intenses circulations commerciales de diverses échelles. Toutefois, la dichotomie des circulations commerciales sur la frontière est évidente, chacune jouant un rôle primordial dans les économies des États concernés :
- 53 Des flux commerciaux massifs et de longue distance, continentaux voire intercontinentaux, s'appuient sur un système de transport spécifique donnant à cette région une vocation de *gateway*. Dans ce cadre, la frontière ne se pose pas comme obstacle aux circulations internationales dont la fluidité, basée sur les réseaux existants, est primordiale pour les économies de l'ensemble des États riverains de la frontière ;

- 54 Des échanges transfrontaliers courts, diffus et multiples constituent des ressources indispensables pour les populations locales, voire le développement régional. Ici, la frontière, surtout entre États Baltes et Russie, et dans une moindre mesure du Belarus, fonctionne davantage comme une barrière que comme une interface de coopération et d'échanges. Il y a pourtant urgence car les régions frontalières des pays baltes, de la Russie (oblasts de Pskov et de Leningrad) et du Belarus (oblast de Vitebsk) souffrent de leur situation géographique particulière (Richard, 2012). Á cette échelle, locale ou urbaine, la frontière est plus une ligne de méfiance et un instrument de régulation d'échanges mutuellement profitables qu'un lieu de passage.
- 55 Cette disparité entre les circulations locales et internationales est également présente sur d'autres anciennes frontières soviétiques comme en Asie centrale où, parallèlement aux flux d'exportation des matières premières, circulent des transporteurs routiers internationaux, notamment turcs et iraniens, dans une région désormais cloisonnée.
- 56 Paradoxalement, c'est aussi au sein de l'espace européen que certaines discontinuités persistent : les transports maritimes se sont très vite adaptés au nouveau contexte, mais les ruptures ferroviaires demeurent. Des disparités et les gradients perdurent, générant des circulations commerciales intra-européennes mais la frontière, toujours ancrée dans les mentalités, reste souvent une barrière aux activités marchandes même dans des espaces urbains transfrontaliers.
- 57 D'un point de vue plus général, la circulation commerçante autour de la nouvelle frontière orientale de l'UE agit comme un facteur intégrateur des territoires adjacents comme l'illustre le développement de nouveaux régimes et ses conséquences. Guidée par les recompositions politiques et économiques de la transition, elle met en relation des lieux et des hommes. Ce faisant, elle se heurte à l'élargissement européen qui, jusqu'à présent au moins s'est fait grâce à une nette dissociation entre l'intérieur de l'UE et l'extérieur, ceux qui n'entreront pas, comme la Biélorussie. Enfin, le commerce frontalier a dû s'adapter à la mobilité, à la multiplicité des frontières et à leur évolution depuis 1991 ce qui renforce la singularité de la situation régionale.
-

BIBLIOGRAPHY

Anischenko, A-G. ; Sergunin A., 2012, Twin cities : a new form of cross-border cooperation in the BSR ?, *Baltijskij Region*, vol. 1, Issue 11, pp. 19-27.

Bar-Kolelis D., Wiskulsi T., 2012, Cross-border shopping at polish borders. Tric city and the Russian tourists, *GeoJournal of Tourism & Geosites*, vol. 9, Issue 1, pp. 43-51.

Batyk I., 2013, Impact of local border traffic with the Kaliningrad district of the Russian Federation in scope and level marketing of goods and services, *Oeconomia* , N° 12, pp. 5-15.

De Tinguy A., 2011, La Russie et ses frontières : des bouleversements de l'ouverture à la réorientation des espaces et aux désarrois post-impériaux, CERISCOPE Frontières, <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part3/la-russie-et-ses-frontieres>, consulté le 20/10/2013.

- Dudzińska K., Dynner A.M., 2013, Small Border Traffic with Kaliningrad: Challenges, Opportunities, Threats, *PISM Policy Papers*, n° 29/2013.
- Eschach N., Serry A., 2013, Les ports de la Mer Baltique entre mondialisation des échanges et régionalisation réticulaire, *Géocofluence*, mis en ligne le 27/05/2013, consulté le 22/10/2013, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/test/doc/transv/Mobil/MobilScient7.html>
- Foucher M., 1991, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 200 p.
- Jankowiak P., 2012, The Local Border Traffic with the Kaliningrad Oblast: Benefits and Concerns, *Pulaski Policy Papers*, n° 4/2012.
- Golunov S., 2014, Tourism across the EU-Russian Border: Official Strategies vs Unofficial Tactics, in *Eurasia Border Review*, vol. 5, No. 2, pp. 19-34.
- Jurkynas M., Gelažauskaitė V., 2011, Impact Assessment of a Visa Free Regime between the EU and Russia: the Case of Lithuania, *Lithuanian Annual Strategic Review*, Volume 10, Issue 1, pp. 267-291.
- Kolossov V., 2005, Étude des frontières approches post-modernes, *Diogène*, n° 210, pp. 13-27
- Kunth A., Thorez P., 2007, 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*, pp. 89-120.
- Kretinin G., Mironyuk D., 2014, Local Border Traffic as a Form of Visa Liberalisation and Territorial Development, Baltic Region, N° 4 (22), pp. 27-41.
- Lobatch A., 2005, Belarus on the EU borders: The impact of enlargement on trade and cross-border cooperation, Institute for world economies, *working paper*, Budapest, 17 p.
- Lunden T., 2007, Border agglomerations in the Baltic area: obstacles and possibilities for local interaction, *Geographica Helvetica*, vol. 62, pp. 22-32.
- Marin A., 2005, Du bon voisinage en relations internationales. La frontière finnoise, laboratoire et modèle de coopération en Europe, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, Volume 36, 2005, N° 3, pp. 109-136.
- Marin A., 2012, Vingt ans après, des frontières toujours en recomposition, *Regard sur l'Est*, mis en ligne le 15/12/2012, consulté le 20/10/2013, http://www.regard-est.com/home/breve_contenu.php?id=1359
- Michalon B., 2007, La périphérie négociée. Pratiques quotidiennes et jeux d'acteurs autour des mobilités transfrontalières entre la Roumanie et la Moldavie », *L'Espace Politique*, mis en ligne le 03/08/2007, consulté le 20 octobre 2013, <http://espacepolitique.revues.org/902>; DOI : 10.4000/espacepolitique.902
- Orcier P., 2009, Les recompositions territoriales dans la région de la Baltique orientale (Finlande, Estonie, Lettonie, Lituanie), Thèse de Géographie, Ecole Normale Supérieure – Lettres et Sciences humaines, 447 p.
- Orcier P., 2011, Valka-Valga : recomposition d'une agglomération frontalière entre Lettonie et Estonie ?, *Articulo - Journal of Urban Research*, mis en ligne le 18/03/2011, consulté le 23 octobre 2013, <http://articulo.revues.org/1683>; DOI : 10.4000/articulo.1683
- Richard Y., 2012, Pays Baltes – Russie. L'impossible coopération transfrontalière ?, *L'Espace Politique*, mis en ligne le 11/07/2011, consulté le 23 octobre 2013, <http://espacepolitique.revues.org/2038>.

Richard Y., Sebentsov A., Zotova M., 2015, The Russian exclave of Kaliningrad. Challenges and limits of its integration in the Baltic region, *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 719, mis en ligne le 08 avril 2015, consulté le 14 avril 2015. URL: <http://cybergeo.revues.org/26945>; DOI: 10.4000/cybergeo.26945

Small Business Council, 2004, *Informal Economy: Making the Transition to the Formal Economy*, London.

Serry A, 2013, Circulations commerciales à la frontière entre Russie et Union Européenne en Baltique orientale, In Lebrun N., *Commerce et Discontinuités*, Arras, Artois Presses Université, pp. 79-90.

Thorez J., Thorez P., 2012, L'œil des géographes : Lire les frontières post-soviétiques à toutes les échelles, *Regards sur l'Est*, mis en ligne le 16/12/2012, consulté le 23/10/2013, http://www.regard-est.com/home/breve_contenu.php?id=1361

Vinokourov E., 2007, L'enclave russe de Kaliningrad : spécificité territoriale et intégration à l'économie mondiale, Thèse de doctorat, Université de Grenoble, 409 p.

Wieckowski M., 2011, *Cross-border mobility of Poles at the beginning of the 21st century*, working paper, <http://discussionpapers.rkk.hu/index.php/DP/article/view/2469>.

Xheneti M., Smallbone D., Welter F., 2012, EU enlargement effects on cross-border informal entrepreneurial activities, *European Urban and Regional Studies*, 20(3), pp. 314-328.

Zieliński M., 2012, Cross-border Cooperation between Poland and Kaliningrad Oblast in the Context of Polish-Russian Relations in 2004–2011, *Lithuanian Foreign Policy Review*, n° 28, pp. 11-42.

NOTES

1. Dyade : une frontière commune à deux États contigus (Foucher, 1991)
2. Un citoyen d'un pays hors zone Schengen pouvait passer au maximum 90 jours dans un pays de la zone sur un semestre, mais il était possible, en faisant la jonction, d'y passer 180 jours d'affilée.
3. LBT : Local Border traffic.
4. Site des statistiques commerciales officielles des Nations Unies : <http://comtrade.un.org/>.
5. Les *tchelnoki* (terme russe signifiant « porteurs de valises ») effectuent des déplacements répétés vers les pôles commerciaux, de sorte que se façonnent des espaces de circulation.
6. Elle est aussi qualifiée d'exclave c'est à dire un territoire qui appartient à un pays mais qui en est séparé par un ou plusieurs autre(s) pays.
7. <https://www.estonianborder.eu>
8. Raffestin C. (1986) : *Éléments pour une théorie de la frontière*. Diogène n°134

ABSTRACTS

After the collapse of the USSR and the enlargement of the European Union to the Baltic, the border became the border between Russia and EU. Such transformations have several

consequences on traffic or shopping and commercial activities. During the Soviet period, the borders were closed. Nowadays, they are open and become meeting places, passages and economy life spaces.

On the one hand, the Russian Baltic boundary, like any frontier, is both a cut and a seam. More than many other, it also prompted economic exchanges. There is a new structuration of the goods' movements to and from Russia, mainly in terms of raw materials or manufactured goods.

On the other hand, cross-border trade develops in the region, mainly due to economic or tax differentials. That kind of trade is abundant in the region. Markets, mostly informal, were created along the borders between the CIS and the Baltic States.

Finally, the boundary participates in a new organization of the business activities in the European Union area, particularly in large retail area or cross-border cities.

Therefore, the paper will focus on cross-border trade or business practices in the region but also its spatial implications along the border between UE and CIS. It proposes to examine the discontinuities in the eastern Baltic at a rarely discussed angle, commercial and shopping circulations.

L'élargissement européen de 2004 a repoussé vers l'est la frontière de l'Union européenne, instaurant une discontinuité dans l'espace baltique. De telles transformations ne sont pas sans conséquences sur la circulation ou les activités marchandes et commerciales. Au sein de l'espace soviétique, les frontières externes étaient fermées. Elles se sont ouvertes. Elles sont devenues des lieux de rencontres, de passages et d'animation de la vie économique.

D'une part, la frontière russo-balte est, comme toute frontière, à la fois coupure et couture. Elle invite aussi, plus que beaucoup d'autres, aux échanges économiques. Nous pouvons ainsi y observer une nouvelle structuration de la circulation des marchandises à destination ou en provenance de la Russie, principalement en ce qui concerne ses exportations de matières premières et ses importations de produits manufacturés.

D'autre part, se développe un commerce transfrontalier essentiellement dû aux différentiels économiques ou fiscaux. Le commerce à la valise est omniprésent dans la région. Des marchés, pour la plupart informels, se sont créés le long des frontières entre la CEI et les États Baltes.

Enfin, la frontière participe à une nouvelle organisation des activités commerciales au sein même de l'espace européen, notamment en ce qui concerne la grande distribution ou des agglomérations transfrontalières.

L'article porte donc à la fois sur les pratiques commerciales ou entrepreneuriales transfrontalières dans la région baltes mais aussi sur les répercussions des flux. Il propose d'examiner les discontinuités en Baltique orientale sous un angle rarement abordé, celui des circulations commerciales et marchandes.

INDEX

Mots-clés: Pays Baltes, circulation, commerce, frontière, transfrontalier

Keywords: Baltic States, trade, cross-border

AUTHOR

ARNAUD SERRY

Maître de Conférences

Université du Havre

25 rue Philippe Lebon

BP 1123
76063 LE HAVRE CEDEX
45000Orléans
serryarnaud@gmail.comFr