



HAL
open science

L'impact des crises géopolitiques contemporaines : l'exemple des ports de la mer Baltique

Arnaud Serry, Brigitte Daudet, Yann Alix

► To cite this version:

Arnaud Serry, Brigitte Daudet, Yann Alix. L'impact des crises géopolitiques contemporaines : l'exemple des ports de la mer Baltique. 2023, <https://theconversation.com/comment-les-ports-de-la-mer-baltique-sadaptent-a-la-nouvelle-donnee-geopolitique-201609>. hal-04089012

HAL Id: hal-04089012

<https://normandie-univ.hal.science/hal-04089012v1>

Submitted on 23 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'impact des crises géopolitiques contemporaines : l'exemple des ports de la mer Baltique

Arnaud Serry, Université Le Havre Normandie, UMR IDEES 6266 CNRS

Brigitte Daudet, EM Normandie. Le Havre, MétisLab

Avec la participation de Yann Alix, Fondation SEFACIL

Introduction

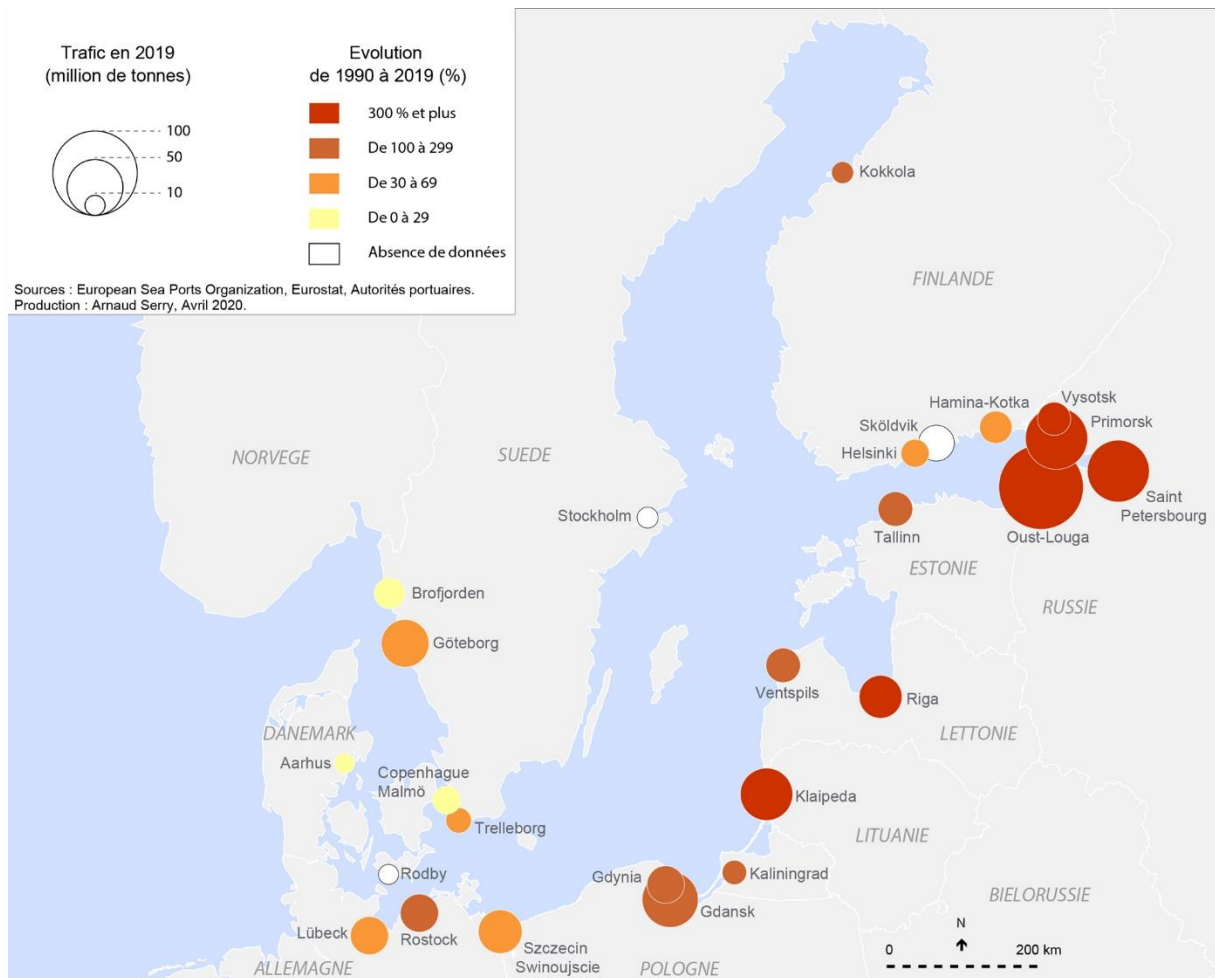
Depuis la fin de la guerre froide, la Mer Baltique semble redevenir un espace d'échanges et d'interrelations en demeurant toutefois à l'écart des grandes routes maritimes qui desservent les ports ouest-européens. Mais, le dynamisme y est tout de même de mise puisque la région de la mer Baltique connaît des taux de croissance de son trafic maritime parmi les plus élevés au monde. Au demeurant, les dynamiques portuaires et l'évolution du trafic maritime y sont révélatrices de changements géo-éco-politiques en raison de leurs interactions dans un complexe système spatial. Dans ce contexte, ce papier propose de mettre en évidence ces interactions notamment à travers le prisme des relations entre activités maritimes et aléas politiques et stratégiques récents.

1. Une croissance soutenue mais soumise à des soubresauts (géo)politiques

Le système portuaire baltique se caractérise par ses disparités entre les rives, voire entre les ports eux-mêmes, ce qui rappelle la diversité et la complexité dudit système. Sur la rive orientale, les ports étaient spécialisés en fonction de leur situation sur le territoire soviétique. Suite au démantèlement de l'URSS, la Russie, acteur régional majeur, a connu une importante perte de capacité portuaire à laquelle elle a dû remédier. Ainsi, son voisinage a d'abord été une opportunité sur laquelle se sont appuyés les ports de la région pour se développer. De fait, même si dans un second temps, la Russie a commencé à prôner l'évitement des ports non russes, les flux sont restés fluides et massifs jusqu'au milieu des années 2010.

Le constat est clair : le trafic global en mer Baltique a ainsi doublé de 1997 à 2019 (Figure 1) avec une croissance plus soutenue sur la rive orientale, plutôt équitablement partagée entre tous les ports, aussi bien baltes que russes.

Figure 1 : Evolution du trafic des ports baltique de 1990 à 2019



Dans un second temps, dans le milieu des années 2000, la Russie a renforcé sa stratégie d'autosuffisance portuaire en développant ses propres capacités et par l'abandon partiel de certains oléoducs sur les territoires baltes. Les conséquences de cette politique ont d'abord été réduites et largement localisées notamment sur le port letton de Ventspils, autrefois spécialisé dans l'exportation d'hydrocarbures. Par la suite, la situation s'est détériorée avec les sanctions économiques de 2014 envers la Russie, renforçant ainsi la concurrence interportuaire. La stagnation de la demande russe et les sanctions économiques ont remis en cause la croissance partagée des trafics au détriment notamment des ports de la Baltique orientale, fragilisés par leur hyper-dépendance à l'égard de l'économie russe. La décision de Moscou de cesser en 2018 l'exportation de ses produits pétroliers par les ports des pays baltes a radicalement changé la donne et annoncé combien les énergies fossiles demeuraient essentielles dans la matrice des trafics importés et exportés par la quasi-totalité des ports du pourtour maritime régional.

2. Sanctions, recul des trafics et concurrence portuaire

Les événements récents ont replacé au centre de l'échiquier géostratégique les mers riveraines de la Russie avec en exergue les approvisionnements énergétiques qui empruntent autant la mer Baltique que les mers Noire ou d'Azov.

Comme l'illustrent les incidents autour du gazoduc *Nordstream*, outil russe pour s'émanciper des ports baltiques, la logistique du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) en Europe demeure largement tributaire des connexions aux réseaux de gazoducs. Pour les états baltiques, une diversification géostratégique des approvisionnements énergétiques par voies maritimes a généré un intérêt accru pour les installations dédiées au GNL. Depuis l'annexion de la Crimée en 2014, certains Etats ont su réduire les interdépendances. A titre illustratif, le premier terminal, baptisé *Indépendance*, est devenu opérationnel dès fin 2014 à Klaipėda (Figure 2) ce qui permis à la Lituanie d'être le premier pays européen à cesser d'importer du gaz russe le 1er avril 2022.

Figure 2 : Le terminal GNL « Indépendance » à Klaipėda



Photo : A. Serry, 2018.

Au-delà du seul secteur énergétique, c'est bien l'ensemble de la structure des trafics et sa géographie qui sont remis en cause dans l'espace maritime et portuaire de la Baltique. Ainsi, les ports de la baltique orientale servent de plateformes de distribution d'engrais vers le marché mondial. Or, ces flux historiques sont liés à la présence d'importants producteurs d'engrais azotés utilisant le gaz naturel russe comme matière première dans l'Ouest de la Russie et en Biélorussie. Avec près de la moitié du total manutentionné, un port domine les flux d'engrais dans la région, c'est celui de Klaipėda, où cette seule commodité représente

jusqu'à 32% du trafic du port lituanien depuis le début des années 2000. A partir de 2021, la condamnation de la part des autorités lituaniennes des agissements antidémocratiques en Biélorussie est venue remettre en cause ce fonctionnement puisque les engrais sont touchés par les sanctions. Désormais, plus une seule tonne ne transite par les ports baltes et le seul port de Klaipeda a vu son trafic reculer de plus de 20% en 2022 avec des installations portuaires en jachère géopolitique et géostratégique.

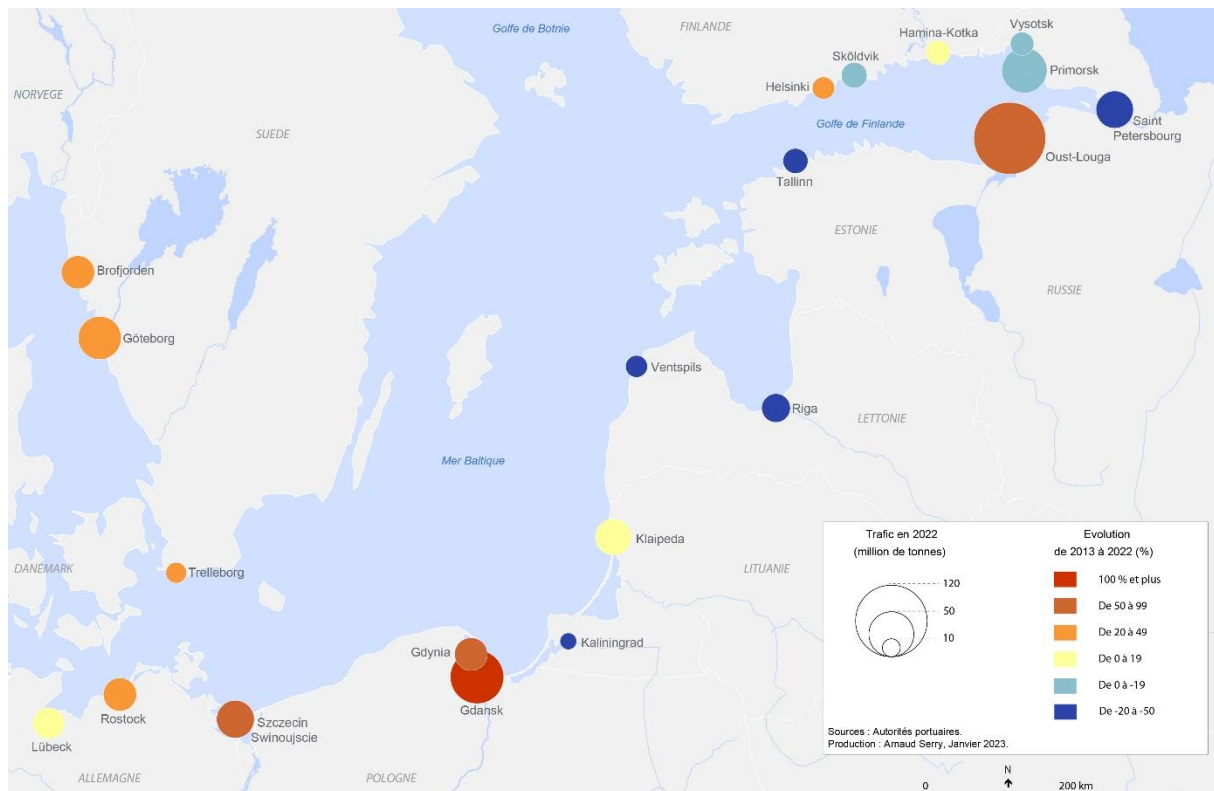
Autre secteur encore plus volatile et stratégique, la desserte conteneurisée des ports baltiques est profondément modifiée dans la région depuis février 2022 et l'entrée en guerre russe sur le sol ukrainien. Certaines compagnies maritimes ont choisi de ne plus escaler dans les ports russes. D'autres vont encore plus loin. *A.P. Moller – Maersk* s'est retiré de *Global Ports Investments PLC (GPI)*, premier opérateur de terminaux à conteneurs sur le marché russe, à la mi-2022 via l'échange d'actions sans contrepartie financière.

3. Un avenir incertain

Des données récentes mettent en évidence que la montée des tensions est défavorable aux échanges. L'inquiétude des acteurs ainsi que des signaux concrets comme l'encombrement des terminaux par des marchandises touchées par les sanctions ou de nombreux conteneurs vides sont révélateurs de la conjoncture compliquée. Toutefois, celle-ci profite ponctuellement à certains ports. Le trafic de pétrole dans les ports russes a bondi d'une quinzaine de pourcents en 2022. Certains acteurs (occidentaux) semblent avoir fait des réserves d'hydrocarbures russes, notamment du gasoil avant de ne plus pouvoir en acheter. Les ports lettons ont pour le moment compensé leur perte de trafic par d'indispensables importations de charbon pour pallier à la rupture des approvisionnements russes. Pour les conteneurs, à l'exception des ports russes, le trafic dans la région a progressé en 2022 : 24,6 % à Tallinn et 60,7% à Klaipeda, ce dernier ayant été inclus dans des routes maritimes océaniques supplémentaires, contribuant à la croissance des volumes de manutention de conteneurs, en particulier du transbordement.

Néanmoins, sur un temps plus long, les ports baltiques apparaissent déstabilisés par les considérations géopolitiques comme l'illustre l'évolution des trafics des ports de la région entre 2013 et 2022 (cf. Figure 3).

Figure 3 : Evolutions des trafics portuaires des principaux ports baltiques de 2013 à 2022.



A terme, les ports les mieux intégrés dans les réseaux maritimes (conteneurisés) mais aussi les plus diversifiés en termes de marchandises et d'arrière-pays, sont ceux qui devraient le mieux s'en sortir comme pour Gdańsk en Pologne, Klaipėda en Lituanie ou des ports finlandais.

Les crises successives affectant les ports baltiques sont-elles en train de modifier leur rôle ? La majorité des ports de la façade orientale perdent leur vocation d'interface avec l'espace post-soviétique en faveur d'un rapprochement entre les deux rives baltiques via leur insertion dans des réseaux structurés autour des pôles majeurs du transport maritime mondial.

Il apparaît clairement que la façade orientale de la Baltique pâtit des événements en Biélorussie et en Ukraine alors qu'à l'ouest, les ports s'en sortent mieux. Cependant, ce développement demeure fragile car largement exposé aux incertitudes géopolitiques internationales, aux décisions unilatérales du Kremlin et aux tensions énergétiques globales qui impactent directement les flux maritimes.

Consolider une stratégie « médiane », pérenniser leurs trafics, participer à assurer la sécurité des Etats sans compromettre le voisinage régional et continental, tel semble être désormais l'enjeu majeur qui concerne quasiment tous les ports baltiques.