



HAL
open science

Comprendre les petits ports maritimes : regards vers la Baltique

Arnaud Serry

► To cite this version:

Arnaud Serry. Comprendre les petits ports maritimes : regards vers la Baltique. Les Ports Territoriaux: Ambition Action Anticipation, Editions EMS, 2025, Les Océanides, 978-2-38630-318-0. <hal-05315296>

HAL Id: hal-05315296

<https://normandie-univ.hal.science/hal-05315296v1>

Submitted on 15 Oct 2025

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.



Distributed under a Creative Commons CC0 1.0 - Universal - International License

LES PORTS TERRITORIAUX



AMBITI
ACT
ANTICIPAT

ON
ON
ON

Sous la co-direction de
Ronan KERBIRIOU
Alain BAZILLE
Yann ALIX

Stéphane Tardieu

Comprendre les petits ports maritimes : regards vers la Baltique

Arnaud SERRY

Professeur

Université Le Havre - Normandie

UMR 6266 CNRS IDEES

France

Le développement portuaire a établi une hiérarchie allant des petits ports desservant des marchés de niche aux grandes portes d'entrée desservant de vastes régions. Cette hiérarchie comprend généralement un petit nombre de ports très importants représentant une part significative du trafic total, et de nombreux petits ports avec un trafic limité. La littérature scientifique s'est moins intéressée à ces derniers qu'aux grands, bien que les rôles des ports secondaires évoluent constamment dans le transport maritime moderne. D'ailleurs, ces petits ports maritimes jouent un rôle souvent sous-estimé dans le système portuaire global, bien qu'ils soient essentiels à la connectivité régionale et à l'intégration économique locale.

Scientifiquement, la définition d'un petit port varie selon les critères considérés, qu'il s'agisse du volume de trafic, des infrastructures disponibles, ou de la spécialisation des cargaisons traitées. En dépit de leur taille modeste, ces ports sont au cœur d'un réseau complexe, souvent situé dans des régions périphériques, mais disposant d'une flexibilité unique pour s'adapter aux mutations constantes du commerce maritime mondial. Ce texte explore les caractéristiques et les défis associés à ces petits ports, en s'appuyant sur diverses approches théoriques et études de cas pour comprendre leur place dans la géographie portuaire contemporaine.

Ainsi, ce chapitre se propose de revenir sur cette spécificité, dans un premier temps via une approche théorique puis en plongeant concrètement dans le cas de la mer Baltique. En effet, les petits ports, souvent perçus comme des acteurs périphériques dans le commerce maritime mondial, y jouent pourtant un rôle essentiel dans la dynamique régionale et le développement économique. Bien qu'ils soient moins fréquentés que les grandes places portuaires de la région, ces ports se distinguent par leur flexibilité, leur spécialisation et leur capacité à s'adapter aux défis économiques et environnementaux.

Vous avez dit petit port ?

La complexité des petits ports

La définition d'un petit port maritime varie selon le contexte et les critères considérés (Serry, 2024 b). Toutefois, un petit port est généralement considéré comme présentant les caractéristiques suivantes :

- Faible volume de trafic : les ports traitant jusqu'à 10 millions de tonnes de marchandises par an sont considérés comme « petits » comme le définit par déduction l'Association Européenne des Ports Maritimes (Verhoeven, 2010).

- Infrastructures limitées : les petits ports ont souvent des infrastructures réduites en termes de quais, terminaux, capacité de stockage et équipements de manutention.
- Localisation périphérique : ils sont fréquemment situés loin des grands axes de transport maritime et des centres économiques mondiaux (Comtois *et al.*, 1993).
- Spécialisation des cargaisons : les petits ports se spécialisent fréquemment dans des types de marchandises spécifiques, avec une gamme de cargaisons moins diversifiée que les grands ports.
- Connexions internationales limitées : ils ont généralement peu de liaisons maritimes internationales directes.
- Impact économique réduit : leur influence économique sur leur région ou pays est plus limitée que celle des grands ports.
- Gestion locale : les petits ports sont régulièrement administrés au niveau local, tandis que les grands ports relèvent de tutelles nationales (Rézenthel, 2022). Dans un précédent projet de recherche à l'échelle normande nous avons ainsi pu mettre en évidence que les acteurs dans les petits ports soulignent leur bonne entente mais aussi leur volonté de se coordonner et de faire évoluer conjointement le port et ses activités (Loubet, Serry, 2021).

De plus, il est important de noter que la notion de petit port est relative et peut varier selon les régions : la situation chinoise est difficilement comparable avec celle de l'Europe occidentale ou de la mer Baltique.

P.W. De Langen a essayé d'agréger les réflexions et proposé quatre critères pour différencier les grands ports des ports moyens et petits (De Langen, 1998). Ces critères soulignent les différences en termes de taille, de complexité et d'impact économique entre les grands ports et les plus petits. Il a mis en avant que les grands ports bénéficient d'économies d'échelle et d'effets d'agglomération, attirant des activités similaires grâce à la concentration de ressources et d'infrastructures. Les grands armateurs comme CMA-CGM ou Maersk privilégient ces ports pour leurs services intégrés porte à porte. Les petits ports, en revanche, sont désavantagés par l'absence de cette concentration d'activités. Parallèlement, les petits ports ont un arrière-pays limité, réduisant le volume de marchandises transitant par leurs infrastructures. Cependant, ils bénéficient d'une meilleure accessibilité locale et régionale, évitant les problèmes de congestion des grands ports. De manière concomitante, les petits ports, ne concentrant pas de trafics massifs, ont des exigences réduites en matière d'espace. Cela leur permet d'offrir une plus grande flexibilité dans l'aménagement des espaces côtiers favorisant une utilisation multifonctionnelle du

littoral intégrant pêche, loisirs, tourisme et fonction résidentielle. Enfin, ils se caractérisent par une organisation plus souple, leur permettant de s'adapter rapidement aux changements et aux nouvelles opportunités. Cette flexibilité est essentielle pour les économies régionales et nationales, offrant des possibilités d'adaptation dans un environnement commercial en évolution rapide.

Pour synthétiser, la notion de «petit port maritime» est complexe et multidimensionnelle, échappant à une définition unique et concise. Bien que la définition d'un petit port puisse varier, elle repose généralement sur des facteurs tels que le volume de trafic, les infrastructures, la localisation, la spécialisation des cargaisons, les connexions internationales et l'impact économique. C'est ce qu'ont fait Feng et Notteboom (2011) en développant des critères pour définir un petit port, basés sur le volume de transport, la connectivité internationale, la position relative dans le cluster portuaire, la zone de capture de l'arrière-pays, ainsi que le PIB de la ville portuaire et de l'arrière-pays. Cette approche multicritère est nécessaire, prenant en compte des éléments tels que le trafic annuel, la taille de l'arrière-pays, le réseau de lignes maritimes, et le système de gouvernance.

Des travaux réalisés précédemment sur les ports normands (Loubet, Serry, 2021) et les ports de l'espace adriatique (Serry, 2024) ont démontré que les petits ports, bien que localisés dans une région périphérique, sont essentiels pour l'intégration régionale et la connectivité. Leur défi réside dans leur capacité à s'adapter et à évoluer dans un environnement portuaire en constante mutation. Il a également été mis en lumière la diversité des acteurs opérant dans les petits ports, avec des compagnies maritimes mondiales et locales jouant des rôles distincts. Cette diversité reflète la complexité de la mondialisation dans le secteur portuaire et montre que les petits ports ont une place bien méritée dans cette mosaïque. Il semble compliqué de monter en généralité à l'issue de ces travaux. La diversité des situations et des configurations territoriales laisse penser que des études comparatives « extensives » constituent une approche pertinente de la géographie des petits ports. Le déploiement de l'analyse et des méthodes développées vers d'autres espaces maritimes, comme ici la mer Baltique apparaît indispensable pour affiner les résultats.

D'ailleurs, bien que souvent négligés au profit des grands ports, les petits ports maritimes jouent un rôle crucial dans le système maritime global. Leur importance se manifeste à travers plusieurs aspects essentiels.

Rôle et défis des petits ports dans le système maritime global

Les petits ports assurent une fonction vitale de desserte régionale ou nationale et constituent des maillons indispensables dans la chaîne logistique, permettant l'acheminement des marchandises vers des zones qui ne sont pas directement desservies par les grands ports. Cette fonction est particulièrement importante pour les territoires éloignés géographiquement et logistiquement des grands centres économiques ou encore les régions insulaires ou isolées, dans lesquelles le bon fonctionnement du port peut être la condition du maintien des populations locales (https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-11/MEMN_Fiche_21_Ports_transports_maritimes.pdf).

En ce qui concerne le transport de conteneurs, les petits ports s'intègrent dans un réseau plus large à travers le système de *feeder*. Ce système implique le transbordement entre les grands navires de ligne qui font escale dans un nombre limité de grands ports et l'utilisation de navires plus petits (*feeders*) qui acheminent les marchandises vers les ports de moindre taille (Escach, Serry, 2013). Ce maillage est essentiel dans certaines régions comme le Golfe de Botnie ou la Mer de Chine orientale, où il assure des connectivités maritimes cruciales pour le fonctionnement économique et sociétal des territoires.

Comme évoqué précédemment, les petits ports présentent des avantages spécifiques en termes de flexibilité et d'adaptabilité. Une organisation plus souple leur permet de s'adapter rapidement aux changements du marché. Ils disposent également d'une capacité à répondre aux besoins de petits expéditeurs ou de compagnies maritimes de moindre importance, qui pourraient être négligés par les grands ports (Serry, Pasquier, 2021). Cette caractéristique peut également être considérée comme une faiblesse car elle les place en potentielle concurrence avec de grands ports qui bénéficient d'avantages significatifs comme les économies d'échelles, des effets d'agglomération attirant de nouvelles activités ou encore leur capacité offrir une gamme plus large de services et d'infrastructures. Cette situation peut conduire à une marginalisation des petits ports, voire à leur exclusion de certains flux de marchandises.

Ceci est d'autant plus vrai que ces petits ports sont souvent confrontés à contraintes techniques telle la faiblesse du tirant d'eau ou des infrastructures limitées en termes de quais, terminaux et équipements de manutention (cf. figure 1) ainsi que des difficultés à justifier des investissements importants en raison de leur faible trafic.

Figure 1. Le port de Kemi (Finlande)

Source : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kemin_satama.JPG

En résumé, les petits ports jouent un rôle crucial dans le paysage maritime, agissant comme des points névralgiques de desserte pour des régions souvent isolées ou éloignées des grands centres économiques. Leur capacité à intégrer un réseau logistique plus vaste, notamment à travers le système de feederling, leur permet de maintenir des connexions essentielles qui soutiennent l'économie locale et le bien-être des populations. Cependant, ces ports font face à des défis significatifs, aussi bien concurrentiels, qu'infrastructurels ou géopolitiques comme ça peut être le cas de nos jours dans l'espace baltique.

Les petits ports baltiques

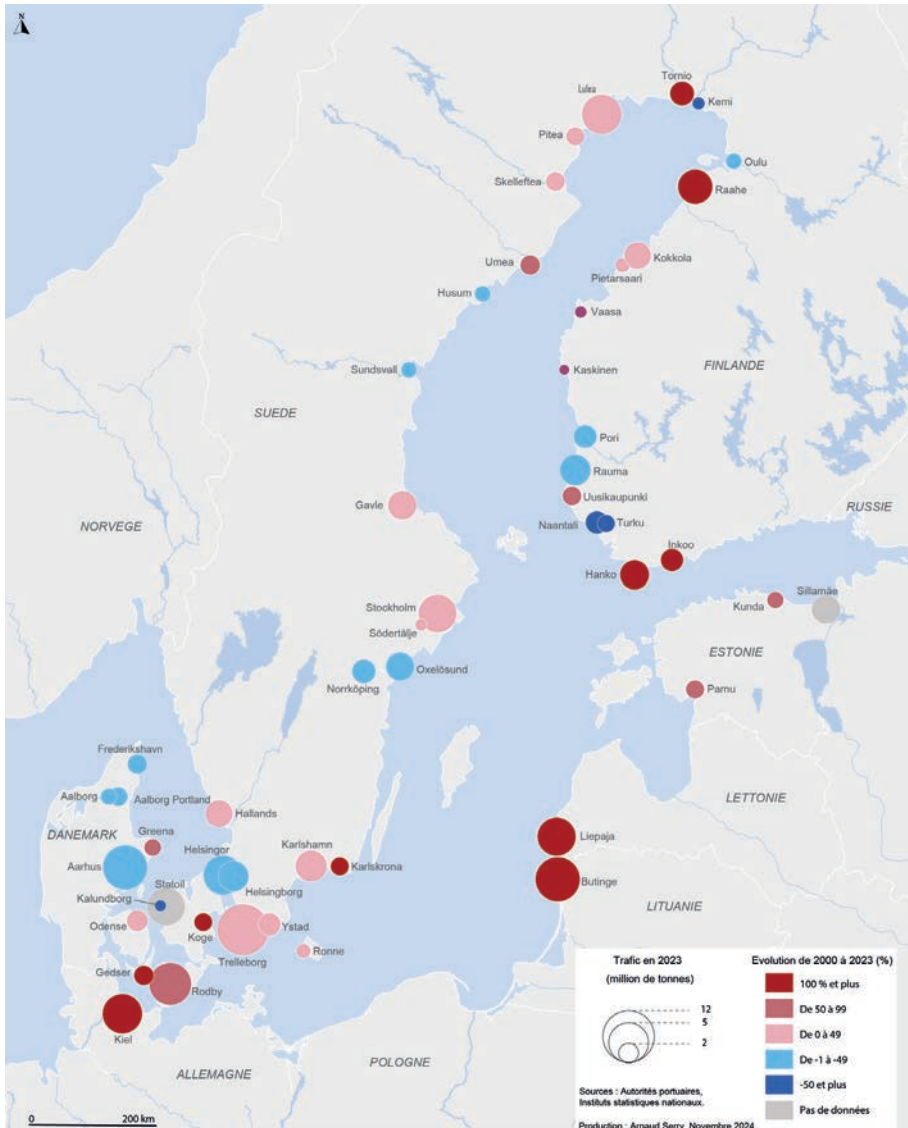
Les petits ports de la mer Baltique, bien que souvent négligés par rapport à leurs homologues plus grands, jouent un rôle essentiel dans le réseau maritime régional. Leur importance se manifeste à travers leur capacité à desservir des territoires éloignés et à faciliter le commerce local. Ces ports se caractérisent par des volumes de fret plus faibles, des infrastructures parfois limitées, mais ils sont cruciaux pour l'économie régionale. Ils contribuent à la connectivité maritime d'espaces particuliers comme les détroits danois ou le golfe de Botnie tout en faisant face à des défis environnementaux et logistiques.

Les petits ports comme acteurs clés de l'économie baltique

La mer Baltique, bien que relativement petite, abrite environ 200 ports maritimes, dont une 66% sont classés comme ports petits ou moyens. Dans cette étude, pour des raisons d'accès et de fiabilité des données, nous avons limité notre analyse aux ports de plus de 1 million de tonne de trafic (mt) en 2013 (dernière année avant les tensions géopolitique initiales en Ukraine et les premières sanctions). Ceci fait tout de même un total de 55 ports (cf. figure 2) alors qu'une trentaine de ports de commerce ont un trafic de moins d'1 mt.

Les petits ports de la mer Baltique semblent correspondre aux critères développés dans la partie précédente. Ils sont caractérisés par des volumes de fret plus faibles, une relative spécialisation, des infrastructures réduites (Bartosiewicz, Szterlik, 2021) parfois obsolètes, et un manque d'investissements ou d'intérêt de la part des pouvoirs publics (Kloskowski, Kosek, 2024). D'ailleurs, d'après la maigre bibliographie existant sur le sujet, il n'existe pas de définition unique et commune d'un petit port baltique. Revient le fait que les autorités portuaires traitant jusqu'à 10 millions de tonnes de marchandises par an sont considérées comme des petits ports (Brunila, Kunnaala-Hyrkki, Inkinen, 2023) qui peuvent aussi être définis par leur position limitée dans les clusters portuaires existants, ainsi que par leur position la plus basse dans la hiérarchie portuaire en termes de coûts et d'efficacité (Meyer, 2021). Une approche fonctionnelle est également utilisée, liant les ports petits et moyens selon trois fonctionnalités principales : renforcer la compétitivité de l'économie bleue, être un acteur dans les processus de régionalisation, agir comme une capacité clé pour établir des régions de passerelles multiports (Meyer, Gerlitz, Henesey, 2021).

Figure 2. Les petits ports de la Baltique de 2000 à 2023



Un caractère omniprésent dans la région est celui de la périphéricité (Serry, 2020). Les mers périphériques (ou marginales) sont des parties d'un océan bordant le continent et en partie encloses par des péninsules ou des archipels, comme la mer de Chine orientale (Vego, 2015). Plus précisément, elles se trouvent entièrement sur le plateau continental et sont entourées de terres, à l'exception d'un détroit les reliant à un océan. En raison de leur communication restreinte avec l'océan ouvert, ces mers présentent plusieurs spécificités, à la fois physiques et économiques. De plus, la plupart des mers périphériques souffrent d'un accès limité, avec peu d'options de

routes, une faible fréquence des services, des temps de trajet longs et des coûts de transport élevés. D'un point de vue transport, la périphéricité a augmenté avec le développement du système hubs & spokes (Knowles, 2006). Les ports périphériques sont des ports plus petits qui se disputent le trafic de distribution provenant des ports plus grands (Hayuth, 1981).

Au sein même de la Baltique, les petits ports sont situés principalement dans des zones périphériques des pays riverains (cf. figure 2). En fait, la géographie et l'héritage historique de la Ligue hanséatique favorisent la concentration du trafic dans les grands ports. La densité des petits ports est plus importante en Scandinavie que sur la côte sud de la Baltique. Le réseau portuaire est plus lâche le long des côtes de Poméranie, Pologne, Courlande, Lettonie et Estonie. Ces ports sont souvent caractérisés par leur faible volume de trafic, mais leur importance réside dans leur contribution à l'économie régionale, leur rôle dans la gestion du transport de marchandises ou leur rôle dans la continuité territoriale.

Ces ports sont souvent situés dans des zones moins accessibles ou dans des régions moins densément peuplées, ce qui limite leur connectivité directe avec les grands hubs portuaires mondiaux. En raison de leur taille et de leur localisation géographique, les petits ports de la Baltique sont parfois enclins à la périphéricité dans les chaînes logistiques internationales, avec un accès limité aux marchés mondiaux en comparaison avec des ports majeurs comme Rotterdam, Hambourg ou les leaders régionaux comme Gdansk. Cependant, ces ports jouent un rôle essentiel pour l'économie locale et régionale. Ils sont souvent la seule infrastructure portuaire, voire logistique, disponible pour les zones isolées, facilitant le commerce de proximité et l'exportation de certaines ressources naturelles locales, comme le bois, les produits chimiques, ou les matériaux de construction. Dans le cadre de la situation logistique quasi-insulaire de la Finlande ils sont encore plus essentiels au fonctionnement économique du pays.

Au sein même de la mer baltique la périphéricité est renforcée par l'éloignement de certains espaces comme le golfe de Botnie. Dans ces espaces, le rôle des petits ports se renforce d'autant plus que les réseaux terrestres, notamment routiers, y sont peu développés. Par conséquent, les ports du golfe de Botnie sont primordiaux, non seulement pour le commerce international, la logistique, mais aussi pour le développement régional.

Ils sont des points d'accès stratégiques pour le commerce et le transport de marchandises, de matières premières, de produits manufacturés et de biens industriels entre la région et le reste de l'Europe ou le monde. En effet, le golfe de Botnie est particulièrement important pour l'exportation de produits naturels tels que le bois, le papier, le minerai de fer, ainsi que l'importation de combustibles fossiles (comme le charbon et le pétrole). Le port de Piteå (Suède) est, par exemple, stratégique pour l'exportation de

bois et de produits liés à la foresterie. Les ports situés autour du golfe de Botnie, tels que Vaasa, Kokkola, en Finlande, et Umeå, Sundsvall en Suède, sont donc concernés par ces types de flux et aussi utilisés pour des services de cabotage ainsi que pour du *feeder*ing. Enfin, ces ports sont également des points de transit cruciaux pour les ferries reliant les deux rives du golfe entre la Finlande et la Suède, favorisant ainsi les échanges de passagers et de marchandises à plus petite échelle et l'intégration régionale. Celle-ci se reflète dans les initiatives régionales, telles que le partenariat pour la mer Baltique et des programmes de financement de l'Union européenne, qui soutiennent des projets d'amélioration de l'infrastructure portuaire et de la connectivité régionale, favorisant le développement économique et l'intégration des marchés.

Ainsi, malgré des trafics souvent inférieurs à 5 millions de tonnes par an, les ports du golfe de Botnie jouent un rôle fondamental dans la connectivité maritime, l'exportation des ressources naturelles et la croissance économique de cette région. Ils sont cruciaux pour le commerce et les industries locales, tout en faisant face à des défis environnementaux et logistiques spécifiques en raison de leur localisation géographique.

Les petites infrastructures portuaires accueillent également une variété de services logistiques adaptés à des besoins spécifiques, comme le transport de produits agricoles, de produits forestiers (principalement en Finlande et en Suède), ou d'énergies renouvelables (notamment l'éolien offshore, qui connaît un développement croissant dans la région Baltique). Ces ports sont souvent utilisés pour des transports spécialisés. De plus, les petits ports sont des points d'ancrage pour des industries locales, en particulier dans les secteurs de la pêche, ou du tourisme ainsi que pour les ferries et croisières. Par exemple, des ports comme Mariehamn (dans les îles Åland) ou Visby en Suède sont des points importants pour les ferries reliant la Finlande et la Suède, contribuant ainsi au tourisme maritime et à l'économie locale.

Entre manque de compétitivité et concurrence de la part des grands ports ces ports doivent se concentrer sur des niches spécifiques comme les produits agricoles, ou les équipements lourds ainsi que sur le développement de services complémentaires, comme l'entretien de navires ou le stockage de biens.

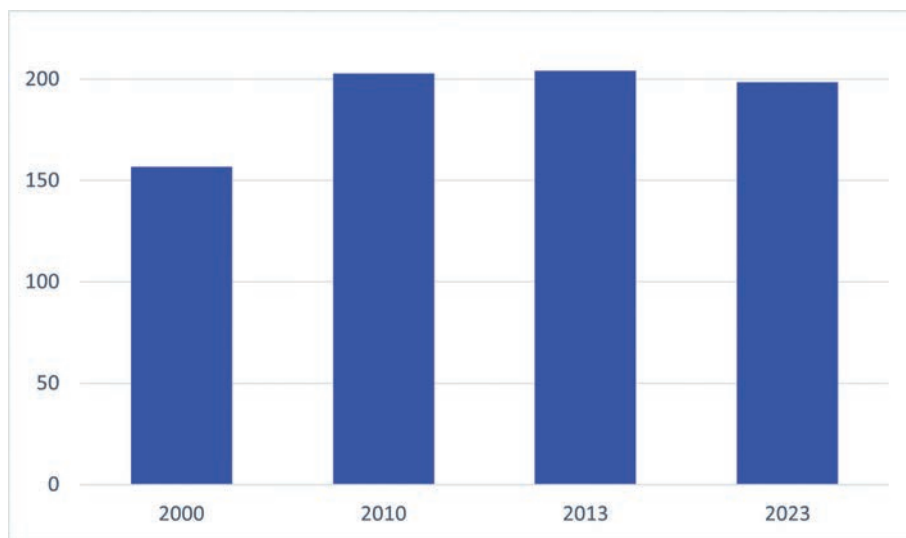
Les petits ports de la mer Baltique doivent relever plusieurs défis dont le principal est sans doute l'accessibilité, principalement pour les plus septentrionaux d'entre eux impacté par des hivers rigoureux et les glaces. Un autre défi majeur pour les petits ports de la Baltique est lié aux préoccupations environnementales. La mer Baltique est l'une des mers les plus vulnérables au changement climatique et à la pollution maritime. Les petits ports, souvent moins bien équipés que les grands, doivent se

conformer à des réglementations strictes concernant les émissions de gaz à effet de serre, la gestion des déchets marins et la protection des écosystèmes marins. En réponse à ces défis, plusieurs petits ports dans la région commencent à adopter des pratiques plus durables, comme l'utilisation de technologies vertes pour réduire leur empreinte carbone, l'intégration de systèmes énergétiques renouvelables et la digitalisation des services pour améliorer l'efficacité des opérations portuaires. Par exemple, certains ports finlandais et suédois investissent dans des infrastructures pour les navires à faibles émissions et la réduction des polluants atmosphériques, contribuant ainsi aux objectifs européens de réduction des émissions de CO₂ du secteur maritime.

Connectivité et résilience des petits ports en mer Baltique

Depuis le début des années 2000, les ports sont caractérisés par une croissance globale même si, ponctuellement, nous pouvons assister à des diminutions du trafic, notamment dans le golfe de Botnie ou à l'ouest des détroits danois (cf. figure 2). Le trafic de l'ensemble des ports étudiés est ainsi passé de 157 mt en 2000 à un maximum de 204 mt en 2013 (cf. figure 3).

Figure 3. Evolution du trafic des petits ports baltiques de 2000 à 2023



Source : données compilées par l'auteur (autorités portuaires, instituts statistiques).

La figure 3 met d'ailleurs déjà en évidence le renversement de tendance directement connecté à la situation géopolitique régionale et extra régionale. En effet, 2013 est l'année des records de trafic, année à partir de laquelle, le trafic global des petits ports de la région a commencé à

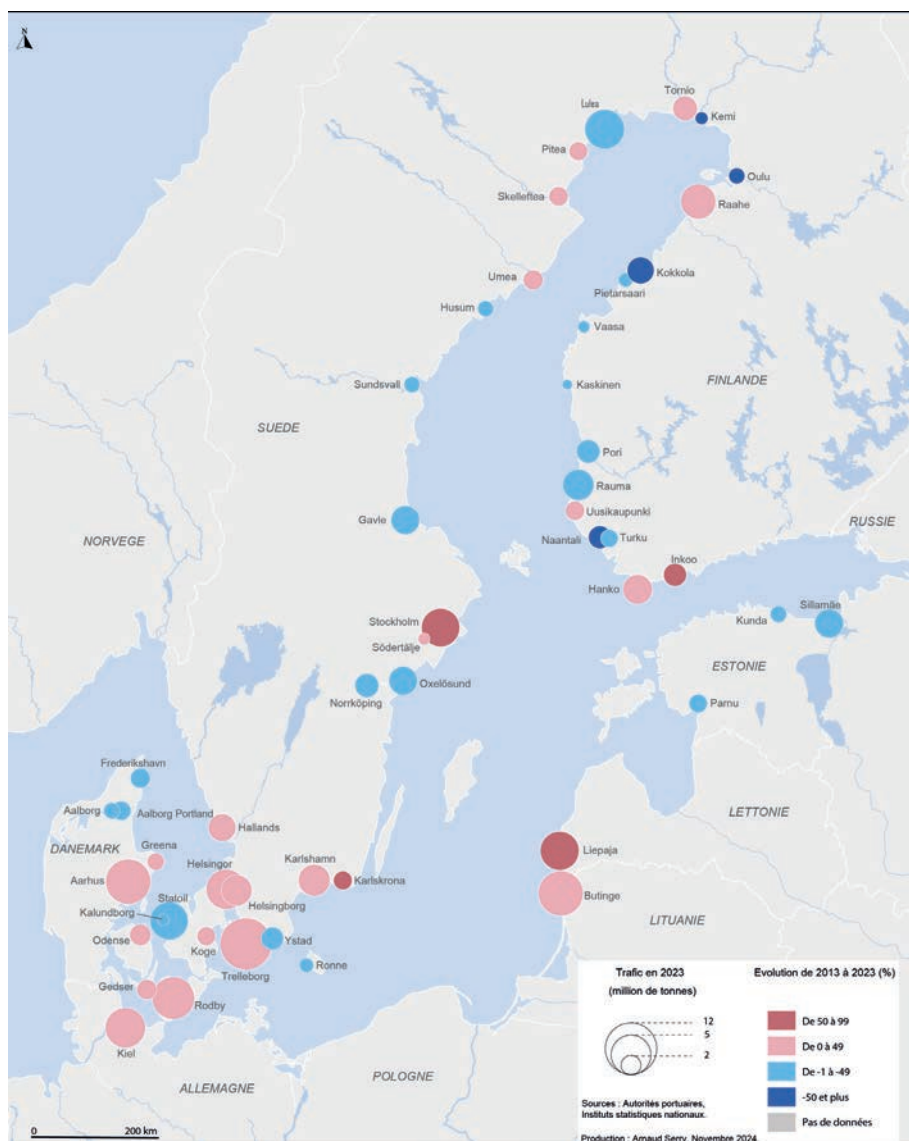
diminuer : nous sommes passés d'une croissance moyenne annuelle de 1,3% par an à une diminution moyenne de -0,3%.

Nous pouvons voir ici un élément de différenciation entre petits ports et ports de taille supérieure. En effet, ces derniers beaucoup plus intégrés dans les chaînes logistiques globales et avec des arrière-pays plus étendus sont aussi plus fortement impactés par les considérations géopolitiques (Serry, Daudet, Alix, 2023). Des ports comme Ventspils, Tallinn ou Riga ont ainsi vu leur trafic diminuer de 20 à 35% sur la même période et ont clairement pâti des événements en Biélorussie et en Ukraine. Les éléments explicatifs, méritant d'être étayés par la suite, sont probablement le positionnement des petits ports sur les trafics de niche fortement connectés à des économies locales moins sujettes à des aléas globalisés.

Cependant, la figure 4 met en lumière la diversité des situations dans la région. Nous pouvons y remarquer que depuis 2013, les ports des détroits danois poursuivent leur croissance, même ralentie, alors que les ports finlandais et estoniens apparaissent plus touchés par la crise. D'un côté, la spécificité roulière des premiers explique largement leur croissance continue. Ceux-ci, comme Helsingborg ou Kiel, interfaces majeures dans le système de transport régional, sont certes concurrencés par le canal de Kiel (Marcadon, 2004) ou impactés par le développement des liens fixes dans la région mais peu (ou pas) par les considérations géopolitiques contemporaines.

Dans le golfe de Botnie les évolutions ne sont que partiellement connectées à la crise car les ports sont largement intégrés dans une logique économique régionale. Par exemple, la route entre Lulea et Raahe est considérée comme cruciale car elle permet de transporter le minerai de fer provenant des mines de Narvik (Norvège) vers les aciéries de Raahe. Par conséquent, ce dernier exporte du métal et des produits métalliques (Pekkarinen, Repka, 2014).

Figure 4. Les petits ports baltiques de 2013 à 2023



En Lettonie et Lituanie, la situation est quelque peu différente. Les petits ports semblent relativement épargnés par la crise contrairement au plus grand. D'ailleurs un cas de figure est relativement intéressant, celui de Ventspils. Ce port est l'archétype du déclassement : plus grand port de la Baltique orientale dans les années 1990 avec plus de 35 mt de trafic annuel, il peut désormais être considéré comme un petit port avec un trafic en 2024 désormais inférieur à 9 mt. Port spécialisé dans l'exportation de vrac d'origine russe ou biélorusse (produits pétroliers et charbon), il a en

effet été la victime récurrente des réorientation politiques et des tensions géopolitiques dans la région.

Le port de Liepāja, plus petit des trois ports de commerce letton, est également intéressant. Il traite une variété de marchandises, notamment des produits agro-alimentaires, des matériaux de construction, des métaux, des engrais et des produits en vrac. En outre, il sert également de terminal pour les ferries et les navires rouliers depuis/vers Lubeck. Depuis la restauration de l'indépendance de la Lettonie en 1990, le port de Liepaja a connu une transformation significative. En effet, après la chute de l'Union soviétique, le port, alors militaire, a été rouvert au commerce international en 1991. Certes il reste périphérique, y compris à l'échelle du territoire letton. Cela a marqué le début d'une nouvelle ère pour Liepaja, qui s'est réorientée vers une économie de marché certes en lien avec les pays de la CEI mais aussi en s'adossant à son hinterland proche notamment en mobilisant les liaisons ferroviaires pour se positionner sur les exportations céréalières. Ceci lui a permis de voir son trafic croître pour dépasser les 7 Mt de trafic à la fin des années 2010. De plus, la zone franche (zone économique spéciale) créée à proximité du port offre en parallèle divers avantages fiscaux aux entreprises, ce qui attire les investissements et favorise le développement industriel local. De fait, depuis le début des années 1990, le port de Liepaja a subi plusieurs changements notables. Le plus original est sûrement le projet en cours de finalisation de terminal d'exportation d'eau potable (cf. figure 5) qui illustre clairement la capacité des petits ports à se positionner sur des trafics de niche et innovants.

Figure 5. Emplacement du terminal d'exportation d'eau de Liepaja avec en arrière-plan les infrastructures existantes (2023)



Source : Arnaud Serry, Avril 2023.

Avec la crise en Ukraine, le port de Liepaja a perdu une partie de son trafic en raison des restrictions sur le commerce avec la Russie et le port a cherché à diversifier ses partenaires commerciaux. Il a mis l'accent sur le développement du transit de marchandises en provenance de pays voisins, en premier lieu la Lituanie. Il a particulièrement continué d'être un point de transit pour les exportations agricoles de la Lettonie et de la Lituanie. Dans un contexte où les ports ukrainiens de la mer Noire (comme Odessa) ont été gravement perturbés par la guerre, Liepaja a vu une opportunité pour accueillir certaines exportations ukrainiennes. Bien que ce ne soit pas à la même échelle que les ports ukrainiens, Liepaja a accueilli des cargaisons en provenance d'Ukraine, notamment des céréales et des produits agricoles, qui ne pouvaient plus être exportés via les voies traditionnelles de la mer Noire. Cependant, le renouveau de la capacité portuaire ukrainienne en 2024 et les contraintes de gabarit ferroviaire ont

Ainsi, comme l'illustre l'exemple de Liepaja, les petits ports de la mer Baltique, bien qu'ils soient souvent confrontés à des défis tels que la concurrence des grands ports et des contraintes géopolitiques, jouent un rôle essentiel dans la connectivité régionale et le soutien des économies locales. Leur capacité à s'adapter aux besoins spécifiques des marchés locaux, ainsi que leur spécialisation dans des trafics de niche, leur permet de rester pertinents malgré les fluctuations de trafic.

Conclusion

Bien que la définition d'un petit port maritime soit complexe et varie selon les contextes régionaux, il est clair que ces ports jouent un rôle crucial dans le tissu économique local et régional. Leur résilience, leur spécialisation et leur capacité à s'adapter aux évolutions du commerce mondial sont des atouts indéniables, malgré un impact économique et un volume de trafic plus limités que leurs homologues plus grands. Les petits ports de la mer Baltique assurent principalement des fonctions régionales, agissant pour des volumes de cargaisons moins importants que dans les grands ports. Beaucoup d'entre eux reçoivent des marchandises de grands ports de transbordement et les redistribuent vers des destinations locales ou régionales. Ce rôle est particulièrement important dans les régions périphériques, où les grands ports se trouvent éloignés, et où les coûts de transport entre ces derniers et les zones intérieures peuvent être prohibitifs.

Par ailleurs, comme nous avons également pu le mettre en avant dans d'autres travaux (Serry, 2024), leur gestion locale et leur capacité à nouer des partenariats avec des acteurs maritimes mondiaux témoignent de leur importance stratégique. Toutefois, la diversité des situations et des configurations géographiques souligne la nécessité d'une approche comparative pour mieux comprendre les spécificités de chaque port. À l'heure où la mondialisation et les enjeux écologiques redéfinissent le paysage maritime, les petits ports doivent relever des défis majeurs, mais continuent à être des acteurs essentiels dans l'équilibre du système portuaire global.

Cette approche comparative et multicritères impose en réalité un travail sur le temps long afin de pouvoir monter en généralité ainsi que la mobilisation de méthodes plurielles allant de l'analyse statistique des trafics, à des observations et des enquêtes sur le terrain jusqu'à l'utilisation de données plus originales. Les données AIS fournissent par exemple des informations cruciales pour analyser ces ports, bien que la couverture de certains petits ports puisse être limitée. Quoi qu'il en soit nos travaux sont encore exploratoires mais constituent une approche originale dans une géographie des transports très (trop) centrée sur les grandes places portuaires.

Bibliographie

- Bartosiewicz A., Szerlik P., 2021, Small container terminals in the Baltic Sea region: an overview and multi-criteria analysis of competitiveness. *Journal of Baltic Studies*, 52(4), pp. 503-520.
- Brunila O-P., Kunnaala-Hyrkki V., Inkinen T., 2023, Sustainable small ports: performance assessment tool for management, responsibility, impact, and self-monitoring. *J. shipp. trd.* 8, 14.
- Comtois C. & al., 1993, Le rôle et la fonction des ports de petite et moyenne taille dans le système Saint-Laurent, *Cahiers de géographie du Québec*, Vol 37, Issue 100, pp. 17-33.
- De Langen P-W., 1998, The future of small and medium sized ports. *Transactions on the Built Environment*, vol 36, pp. 263-279.
- Escach N., Serry A., Doceul M-C., 2013, Des outils pour étudier les transports maritimes à travers l'exemple de la mer Baltique. *Géoconfluences*. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/des-outils-pour-etudier-les-transports-maritimes-a-travers-lexemple-de-la-mer-baltique>
- Feng, L., Notteboom, T., 2011, Small and medium-sized ports (SMPs) in multi-port gateway regions: the role of Yingkou port in the logistics systems of the Bohai Sea. In T. Notteboom (ed.) *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*, Brussels: University Press Antwerp, pp. 543-563.
- Hayuth, Y., 1981, Containerization and the load center concept. *Economic Geography*, 57(2), pp. 160-176.
- Kloskowski D., Kosek W., 2024, Dual Development Direction of Small Sea Ports on The Example of the South Baltic Sea. *Project Management, Leadership, and Organizational Dynamics in Modern Enterprises*, Volume 2024 (5).
- Knowles R-D., 2006, Transport shaping space: differential collapse in time-space. *Journal of Transport Geography* 14(6), pp. 407-425.
- Loubet L., Serry A. (Ed.), 2021, *Ports et territoires normands*. EMS éditions, 104 p.
- Marcadon J., 2004, *Géoéconomie des détroits danois*. *Cahiers de géographie du Québec*, volume 48, numéro 135, pp. 289-310.
- Meyer C., Gerlitz L., Henesey L., 2021, Cross-Border Capacity-Building for Port Ecosystems in Small and Medium-Sized Baltic Ports. *TalTech Journal of European Studies*, Volume 11, Issue 1.
- Meyer C., 2021, Integration of Baltic Small and Medium-Sized Ports in Regional Innovation Strategies on Smart Specialisation (RIS3). *J. Open Innov. Technol. Mark. Complex.* 2021, 7, 184.
- Pekkarinen A., Repka S., 2014, Maritime transport in the Gulf of Bothnia 2030. *Ambio*, 43(6), pp. 791-800.
- Rezenthel R., 2022, L'espace portuaire : un concept à définir. *Droit de la Voirie* n°226, Infrastructures, <https://proprietespubliques.fr/2022/06/01/espace-portuaire-un-concept-a-definir/>
- Serry A., 2024 b, What is a small seaport? An attempt at geographical definition. 35th International Geographical Congress, Union Géographique Internationale, Aug 2024, Dublin, Ireland.

- Serry A., 2024, Quelle place pour les petits ports de mer dans le réseau maritime ? Une étude de cas en mer Adriatique à l'aide des données AIS. *Géotransports*, n°21, <https://www.geotransports.fr/num%C3%A9ro-21-2024>.
- Serry A., Daudet B., Alix Y., 2023, 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>
- Serry A., Pasquier M., 2021, Les ports intermédiaires normands et leur(s) territoire(s). In Loubet L. & Serry A. (ed.), *Ports et territoires Normands*, EMS, pp. 15-35.
- Serry A., 2020, Shipping in peripheral seas : the case of Baltic Sea region and Adriatic sea. *19th International Conference on Transport Science : ICTS 2020*, Portoroz, Slovenia. pp.281-287.
- Vego, M., 2015, On Littoral Warfare. *Naval War College Review*, 68(2), pp. 30-68.