

L'Europe orientale, bilan maritime post intégration européenne

Si les années 2000 marquent l'élan d'un nouveau monde que l'on peut baptiser de global, cela a aussi été la continentalisation de l'Europe communautaire. Le grand élargissement de l'Union Européenne de 2004 à 2013 a intégré les trois pays baltes, quatre pays d'Europe centrale et quatre balkaniques. L'intégration a permis la constitution d'un vaste ensemble où l'Europe orientale a apporté autant de nouveaux consommateurs que de nouveaux travailleurs. L'Europe communautaire maritime s'est donc élargie en Baltique de l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et de la Pologne, en Adriatique de la Slovénie et de la Croatie et en mer Noire de la Roumanie et de la Bulgarie. Cette nouvelle Europe maritime avait son propre patrimoine, de ports, de chantiers navals, de compagnies maritimes et de navigants. Issue de 45 ans de régimes communistes et d'une rapide transition démocratique et libérale, l'Europe orientale "bleue" a dû s'adapter avec des situations améliorées (développement des ports, opportunités des travailleurs), ambivalentes (compagnies maritimes) ou difficiles (construction navale).

La nouvelle échelle des ports

Les pays baltes

Le système portuaire des Pays de l'Est était calibré sur une faible internationalisation des économies socialistes. Avec l'intégration européenne et la grande modernisation économique, les ports trouvent donc une dimension nouvelle dont témoigne la croissance des flux conteneurisés et des échanges rouliers. Une partie des pays de la nouvelle Europe est enclavée (République tchèque, Slovaquie, Hongrie) et un des enjeux est d'intégrer ses hinterlands dynamiques par le Nord (Pologne) et le Sud (Slovénie, Croatie) voir l'Est (Roumanie). Les ports de la Baltique et de l'Adriatique ont donc des ambitions européennes légitimes.

Émancipés de l'URSS dès 1991, mais accolés à la Russie et à la Biélorussie ainsi que plus finement à la Pologne, les trois pays forment une sorte de territoire insulaire de l'UE comme la Finlande. Les liaisons avec l'Allemagne, la Suède et la Finlande se font en partie par la mer au travers d'un réseau dense de lignes ferries et rouliers.

Le port de Tallin, avec ses annexes périphériques de Muuga et Paldiski, dessert la petite Estonie avec 20 Mt et 223 000 evp. La jolie capitale attire les touristes suédois et finlandais (10,6 M de passagers) comme les croisiéristes (600 000 passagers). En Lettonie, le port de Riga a toujours été un port généraliste important (32,7 Mt).

Le trafic conteneurisé est relatif (0,466 M evp) alors que la destination ferry est modeste (0,8 M de passagers). Le port de Riga sort traditionnellement du charbon russe (10 Mt en 2019), mais la demande recule en Europe de l'Ouest. La Lettonie avec à peine plus d'habitants que sa voisine du Nord (2 M) possède encore deux autres ports, Liepaja (7,3 Mt) et Ventspils (20,4 Mt dont la moitié de produits pétroliers). Enfin, la Lituanie (3 M d'habitants) ne compte qu'un port d'importance, Klaïpėda avec des activités conséquentes : 46,3 Mt (300 000 unités de fret roro, 703 000 evp).

Le système portuaire balte est traditionnellement tourné par le rail vers la Biélorussie¹ et la Russie. Les États baltes (membres de l'OTAN et de l'UE) sont à la fois défiants et liés économiquement à leur voisin russe. Les développements de Saint-Pétersbourg, Primorsk et du nouveau port d'Ust Luga provoquent naturellement une baisse d'intérêt pour les ports baltes lesquels ont besoin du potentiel russe. Depuis 2008, MSC s'est impliqué dans le terminal à conteneurs de Klaïpėda et souhaite y développer l'intermodalité vers l'Est.

Un phénomène inverse anime la question gazière. Connectés au système russe, les trois pays baltes souhaitent disposer d'approvisionnements maritimes. Le premier pays à passer le cap a été la Lituanie en 2014 avec un Floating Storage Regasification Unit (FSRU) à Klaïpėda. Tallin, sur le site de Muuga, aura un terminal GNL opéré par Vopak (PB) comme la Lettonie au port de Skulte au nord de Riga, mais avec là un calendrier encore incertain.

La Pologne

C'est le plus grand pays d'Europe orientale avec 38 M d'habitants et une économie qui a largement profité de l'intégration européenne. Cela se constate dans l'activité portuaire en croissance depuis 20 ans. Celle-ci est répartie en trois ports. À l'extrême Ouest, se situe le port double de Świnoujście sur la Baltique et Stettin (Szczecin) sur l'Oder inférieure affichant 32,2 Mt dont presque la moitié liée au ferry. À l'Est, Gdynia (24 Mt) et Gdansk (52 Mt) ne sont éloignés que de 20 km en raison de l'histoire compliquée de la Pologne².

¹.La situation politique de la Biélorussie et le soutien de la Lituanie à l'opposition peut avoir des conséquences économiques et portuaires.

² Avec le statut de ville libre de Dantzig / Gdansk, la nouvelle Pologne indépendante de 1920 s'est dotée de son propre port à Gdynia.

L'activité portuaire polonaise a différents frets structurants avec chacun ses tendances. Pays de délocalisation, la Pologne possède des liaisons ferry assure les échanges de marchandises avec la Suède et au-delà la Norvège. Les trafics annuels de Świnoujście et Gdynia représentent 1 M de passagers et 340 unités de fret roulant. Parmi les marchandises, le charbon a longtemps été une matière exportée par la Pologne, aujourd'hui c'est l'inverse avec 20 Mt importés notamment pour la sidérurgie. Le pétrole est d'origine russe et exporté via des capacités de stockage à Gdansk. Le gaz est lui, comme dans les États baltes, un sujet politique³. Depuis 2015, un terminal méthanier fonctionne à Świnoujście permettant l'importation de gaz (2,6 Mt en 2019) soit un gros quart des besoins polonais. Le terminal va être agrandi alors qu'un projet FSRU est en cours à Gdansk⁴.

Les trafics de conteneurs polonais sont respectivement de 0,9 M d'evp à Gdynia et 2 M d'evp à Gdansk en 2019. Le potentiel du plus gros marché domestique d'Europe de l'Est a attiré les acteurs internationaux du conteneur. Gdynia possède deux terminaux opérés par HPH et ISTCI. Gdansk s'est doté en 2007 d'un terminal en eau profonde, le DCT, heureux d'avoir depuis 2009 l'une des lignes Asie – Europe de Maersk ce qui assure un volume de transbordement en Baltique. Le terminal vient d'être doublé (3 M d'evp de capacité) tout en changeant d'opérateurs, le fonds australien Macquarie cédant son contrôle à PSA allié à un fonds polonais. Gdynia a aussi un projet de nouveau terminal et Świnoujście vient d'annoncer son projet de port en eau profonde.

La fonction de transbordement de Gdansk est devenue notable et à l'origine de la croissance rapide des flux en quelques années. Les deux ports polonais doivent concurrencer Hambourg qui irrigue profondément la Pologne et les pays d'Europe centrale⁵. L'intermodalité ferroviaire est aussi au cœur de la stratégie des deux ports avec déjà 35% des conteneurs d'hinterland à Gdansk et 26% à Gdynia. Enfin, le port de Gdansk s'est aussi positionné pour recevoir directement des trains transcontinentaux de Chine.

L'Adriatique

Quand la Yougoslavie a récupéré sur l'Italie l'Istrie en 1947, elle a donné à la Slovénie une fraction de côte avec la ville de Koper (Capodistria). Ainsi, la petite nation plutôt alpine dispose d'un port de commerce, Luka Koper qui, à quelques kilomètres de Trieste, s'est affirmé tout particulièrement avec un trafic de 22,8 Mt en 2019. Au-

³ Les pays de l'Est de l'UE ainsi que l'Autriche sont associés dans une "initiative des trois mers" dont l'un des buts est de disposer d'une sécurisation énergétique GNL au travers de terminaux polonais et croates.

⁴ Parallèlement, un gazoduc sous-marin et terrestre reliera dans le futur la zone gazière norvégienne méridionale à la Pologne via le Danemark.

⁵ La société de manutention HHLA s'est engagée dans deux opérateurs ferroviaires désormais fusionnés, le polonais Polzug et le tchèque Metrans.

delà de la petite Slovénie, le port rayonne sur l'Europe centrale. Le transit de véhicules neufs autour de 700 000 soit 250 000 unités importées et 350 000 exportées (usine Renault proche, d'Allemagne et d'Europe centrale). Pour les conteneurs, Luka Koper frise désormais avec le million d'evp avec une performance, en l'absence de transbordement, uniquement basée sur l'hinterland, un arc de cercle de l'Autriche à la Serbie⁶. Le port possède quelques lignes régulières et des feeders avec les hubs de Méditerranée centrale et orientale.

La Croatie dispose d'une géographie particulière. La capitale Zagreb est clairement dans l'espace centre-européen alors que la Dalmatie étale ses villes (Zadar, Split, Dubrovnik) à la forte attractivité touristique. La Croatie est un petit pays et l'hinterland de Bosnie-Herzégovine est plus que limité. Comme en Grèce, l'insularité et le tourisme portent une très forte activité maritime. La Croatie a affiché en 2019 : 13,8 M de passagers des liaisons nationales, 0,4 M de passagers trans-adriatiques et 1,1 M de passagers de croisière.

Le port majeur de Croatie est Rijeka (11,5 Mt) en pivot entre les trois espaces, l'Istrie, la Dalmatie et les régions intérieures. Rijeka est loin d'avoir pris l'importance de Luka Koper avec seulement 272 000 evp en 2019. Seulement, le port croate partage la même ambition que les autres membres de l'association des ports de l'Adriatique nord (NAPA),⁷ rayonner sur l'hinterland centre-européen. L'autorité portuaire a construit un nouveau terminal en eau profonde dont les soumissionnaires, au printemps 2020, étaient le groupe Maersk allié à un partenaire croate face à un pool de sociétés portuaires chinoises. L'attribution aux Chinois ferait alors les choux gras des lectures sur les Nouvelles Routes de la Soie en Europe méditerranéenne⁸.

Comme en Baltique, la Croatie prend le virage du GNL. Le projet concerne le nord de la presqu'île de Krk où se situe déjà le terminal pétrolier d'Omišalj⁹ du port de Rijeka. Là encore avec l'usage d'un FRSU, le terminal calibré à 2 Mt par an sera connecté en 2021 aux réseaux de la région et au-delà jusqu'à la Pologne dans le cadre du renforcement de l'autonomie gazière européenne.

La mer Noire

Le seul grand port roumain se situe à Constantza au Sud de la côte de la mer Noire avec 66,6 Mt en 2019. Le régime socialiste a fait construire un canal reliant Constantza au Danube renforçant encore le statut

⁶ Le port slovène revendique 260 000 evp autrichiens, 200 000 evp hongrois, 144 000 evp slovaques, 72 000 tchèques. La moitié du fret conteneurisé est traitée par le rail.

⁷ La North Adriatic Ports Association regroupe les ports de Ravenne, Venise, Trieste, Luka Koper et Rijeka.

⁸ Créée en 2017, Ocean Rail logistics dans la mouvance de Cosco en Grèce est présente dans les ports et terminaux ferroviaires de la région.

⁹ Au centre de la Dalmatie à Ploče, l'Adriatic Tank Terminal dédié aux stockages de produits pétroliers est en partie contrôlé par VTTI du groupe Vitol (PB) un des géants du négoce.

privilegié du port maritime. Les ports du bas Danube sont notamment Braila, Galati et Tulcea.

La Roumanie est le troisième producteur et le deuxième exportateur de céréales de l'UE. Pour la saison 2019-2020, les exportations sont de 5,7 Mt de blé, de 6 Mt de maïs et d'1 Mt d'orge. Le port de Constantza a affiché 21,3 Mt de céréales, car s'ajoutent des productions du bassin danubien (Hongrie, Serbie, Bulgarie). L'autre position agricole de la Roumanie est l'exportation du bétail et notamment vers le Proche-Orient un million de moutons par an. Les trafics de conteneurs de Constantza, avec deux terminaux (DPW, Maersk) sont relativement constants depuis 10 ans autour de 600 000 evp, car presque uniquement à vocation nationale.

En mer Noire, le GNL est aussi de mise. La Roumanie projette, pour le début de la décennie, le développement d'un terminal à Constantza. En conséquence, la société nationale Romgaz s'est désengagée du projet grec d'Alexandroupolis (Thrace) qui associera quand même les Bulgares.

La petite Bulgarie possède deux ports principaux, Varna est le port des régions danubiennes au Nord et Burgas, le port du Sud de la mer jusqu'à Sofia. L'une des moins avancées des économies de l'UE possède une petite activité portuaire avec une prééminence de Varna (9 Mt, 150 000 evp) sur Burgas (4 Mt, 50 000 evp).

Bilan portuaire national

Pays	Pop.	PIB hab	TNP
Estonie	1,3 M	25 100 €	20 Mt
Lettonie	2 M	21 700 €	60 Mt
Lituanie	3 M	24 900 €	55 Mt
Pologne	38 M	21 900 €	108 Mt
Slovénie	2 M	27 000 €	23 Mt
Croatie	4,2 M	19 500 €	17 Mt
Roumanie	20 M	19 900 €	66 Mt
Bulgarie	7,2 M	15 500 €	15 Mt

* TNP : tonnage portuaire national

Les marines marchandes

Des pays de l'Est, la Pologne a sans doute la plus grande tradition maritime. Deux sociétés d'État créées en 1951 dominant, Polstream (PZM) et Polish Ocean Line (POL). La première reste aujourd'hui dans la mouvance de l'État polonais avec une activité dans les vracs solides et liquides. POL a disparu après la privatisation et une partie de son héritage se trouve dans Euroafrica, un armement basé à Chypre, mais d'essence polonaise. En 1976, le gouvernement a créé, pour le ferry la Polish Baltic Shipping Company (PZB) qui reste une société publique aujourd'hui car plusieurs tentatives de vente ont échoué ces dernières années. En 1994, une seconde compagnie, Unity Line, uniquement basée à Świnoujście a été créée dans le cadre de Polstream.

La Pologne possède aussi deux compagnies originales, car créée par le régime socialiste respectivement avec la

Chine (Chipolbrok, 1951) et la Corée du Nord (Chopol, 1987). Chipolbrok dont le siège est à Shanghai, mais toujours avec un capital public des deux pays, est un spécialiste des flux conventionnels.



Photo ISEMAR

Durant la période communiste, les pays baltes et la Croatie étaient intégrés respectivement à l'URSS et à la Yougoslavie. Après 1989, pour les États baltes, il fallait construire les outils maritimes notamment pour les connexions avec les pays de la Baltique. La Croatie recevait elle l'essentiel de l'héritage yougoslave (l'autre partie étant monténégrine).

Le géant du roulier danois DFDS a repris successivement en 2001 Lisco (Lituanie) et en 2003 Latline (Lettonie) et plus récemment Navirail acteur du fret entre la Finlande et l'Estonie. Justement en Estonie, le destin de Tallink est différent. Créée dans les dernières années de l'URSS, Tallink a pris de l'ampleur en reliant l'Estonie à la Finlande et à la Suède sur des navires modernes (cruise ferry, fast ferry). L'attrait touristique n'explique pas tout, la vente de cigarettes, d'alcool en Estonie et à bord profite à la compagnie privée estonienne en concurrence avec des armements finlandais.

La compagnie nationale yougoslave Jugolinija est devenue Croatia Line mais a disparu en 2000. Créée à la demande de Dubrovnik en 1955, Atlantska Providba reste active dans le vrac. La société d'État Jadrolinija affiche 36 ferries et bacs ainsi que quelques navires rapides. Créée en 1947, elle opère le gros du marché des liaisons insulaires et quelques liaisons avec l'Italie. Cela permet à la Croatie d'être le plus gros des États maritimes d'Europe de l'Est. Les pays baltes possèdent eux les immatriculations de la flotte de DFDS et de Tallink.

La culture maritime de Roumanie est très faible, la dimension fluviale danubienne est bien supérieure. La Bulgarie conserve son patrimoine¹⁰. La compagnie Navbul, dont la branche conteneur était connue sous le nom de Bulcon, est devenue une société privée germano-bulgare (2008) et reste active avec une branche ferry depuis Varna vers l'Ukraine et la Géorgie, un segment où est aussi présent l'opérateur privé PBM depuis Burgas.

¹⁰ La Bulgarie possède une société de classification connue pour travailler avec les sociétés de gestion des pavillons les plus "exotiques". Elle n'est pas membre de l'IACS à la différence de la société croate.

La construction navale

Même si la Bulgarie a une petite activité, la Pologne, la Croatie et la Roumanie possèdent chacune une tradition navale qui s'est maintenue. Globalement, le savoir-faire et la compétitivité des chantiers de l'Est étaient un atout au tournant du siècle et les trois pays ont connu un pic d'activité (627 000 tb livrées par la Pologne en 2000 et 342 000 tb en Croatie). Cependant, la crise de 2008 et la concurrence chinoise ont fait des dégâts sur la construction navale des trois pays qui a réduit sa production d'autant plus que l'intégration européenne porte un coup aux aides d'État.

Trois grandes cités maritimes polonaises ont une tradition navale qui s'est toutefois contractée. Ainsi, les Chantiers navals de Gdansk privatisés puis nationalisés ont presque disparu (reste une entreprise de l'éolien, GSG Tower¹¹), mais il reste le principal réparateur d'Europe du Nord, Gdansk Remontawa, privatisé depuis 2001. Stettin et Gdynia ont perdu leur principal chantier en 2009, mais la seconde conserve encore quelques acteurs civils (Damen, Crist, Nauta) et militaires (Naval Shipyards Gdynia).

La construction navale roumaine est sous le signe de l'internationalisation. En 1997, le géant coréen DSME a pris le contrôle du principal chantier roumain à Mangalia sur la mer Noire. En 2018, avec un carnet vide, le chantier a été vendu au groupe néerlandais Damen déjà actif à Galati depuis 1999. Enfin, le groupe Fincantieri (via Vard) possède des sites hérités de Aker et STX à Braila et Tulcea. La Bulgarie compte, à Varna, un petit chantier de dimension locale notamment pour la réparation.

La Yougoslavie était un pays de construction navale qui s'est perpétué avec la nouvelle Croatie. Elle fut dans un premier temps l'un des pays les plus dynamiques d'Europe notamment avec des rouliers et car carrier. Elle construit encore des navires d'expédition, des yachts et des petits paquebots mais avec une réduction drastique du tissu naval. L'interdiction des mesures d'aides d'État a provoqué la mise en faillite du chantier de Pula de la société Uljanik. Cette entreprise avait acquis en 2013 le chantier de Rijeka (3 Maj) revendu depuis à un autre constructeur croate Brodosplit (DIV).

Le déclin de la navale est-européenne est manifeste, il lui reste à maintenir des activités de niche soit dans le cadre de sociétés nationales ou de grands groupes. Le carnet de commandes devient presque anecdotique à l'échelle de l'activité mondiale. En juillet 2019, les carnets de commandes polonais, roumain et croate cumulés ne représentaient qu'une trentaine de navires de toutes tailles.

La main d'œuvre

Au moment de l'effondrement du bloc de l'Est, l'Europe orientale dispose donc de trois filières, navale, maritime et portuaire. À la même époque, la construction navale et le transport maritime ouest-européen sont confrontés à la concurrence internationale notamment asiatique. Le transfert de la main-d'œuvre industrielle et navigante des Pays de l'Est est alors une formidable opportunité pour les entreprises d'Europe de l'Ouest.

Le coût des navigants ouest-européens passe pour être un vieux problème pour la compétitivité des armements. L'arrivée dans les années quatre-vingt des marins d'Europe de l'Est et de l'ex-URSS représenta un avantage : formés, proches culturellement, condition et coûts salariaux. L'adhésion à l'UE la décennie suivante ne fera que faciliter les choses. Un navire européen fonctionne aujourd'hui souvent avec des officiers d'Europe de l'Est avec une gamme de salaires laissant les Baltes, Polonais et Croates un peu au-dessus des Roumains et Bulgares.

Une statistique ancienne (ISF/BIMCO, 2011) donne le nombre de navigants d'Europe de l'Est (officiers et marins) : 23 000 Baltes, 23 000 Polonais, 20 000 Croates, 24 000 Roumains, 33 000 Bulgares. Soit un ensemble de 123 000 navigants aux côtés de 103 000 Russes et Ukrainiens. Une étude plus récente de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime estime le nombre d'officiers d'Europe de l'Est à 61 000 personnes. À l'heure de la pénurie d'officiers, les navigants de l'Est restent une opportunité, mais à condition que l'attractivité des métiers de la mer reste sur les bords de la Baltique, de l'Adriatique et de la mer Noire.

Les chantiers navals et au-delà les industries d'Europe de l'Est ont formé des milliers de salariés qualifiés. Dans les années quatre-vingt-dix, les constructeurs finlandais, norvégiens, allemands, français et italiens ont pu puiser dans ce vivier de compétence. L'idée était alors de réduire les coûts pour maintenir une industrie particulièrement consommatrice de main d'œuvre. La sous-traitance internationale était l'un des biais. Avec elle, des salariés est-européens avec des savoir-faire techniques très recherchés. Les travailleurs détachés lettons, polonais, croates et roumains peuplent aujourd'hui le tissu industriel de la navale ouest-européenne et en constituent à l'évidence un des modes de fonctionnement compétitif.

Paul TOURRET

¹¹ La Pologne devrait être un des prochains pays à se doter d'un programme de développement des énergies marines renouvelables.