

MER BALTIQUE

À l'écart des flux agricoles, mais au cœur de la circulation des engrais

par Monsieur Arnaud Serry

Maître de conférences en géographie à l'université du Havre,
Unité mixte de recherche (UMR) Identités et différenciations
de l'environnement des espaces et des sociétés (IDEES)

Sommaire

INTRODUCTION

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES FLUX MARITIMES DE PRODUITS AGRICOLES

- 1.1. LE CADRE : PAYS BALTIQUES ET CEI DANS LE MARCHÉ MONDIAL AGRICOLE
- 1.2. LES VRACS AGRICOLES : UN FRET SECONDAIRE DANS LA CIRCULATION MARITIME DE LA BALTIQUE

2. DES CIRCULATIONS SPATIALEMENT DÉSÉQUILBRÉES

- 2.1. À L'OUEST, DES PORTS D'HINTERLAND NATIONAL
- 2.2. LA BALTIQUE ORIENTALE ET LE TRANSIT AGRICOLE DE LA CEI

3. LE CAS DE L'ENGRAIS EN MER BALTIQUE ORIENTALE

- 3.1. RÉPARATION ET ORGANISATION DU TRAFIC D'ENGRAIS
- 3.2. LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FILIÈRE INTÉGRÉE ?

4. DES PERSPECTIVES DIFFICILES À DÉGAGER

- 4.1. DES ENJEUX GÉOPOLITIQUES
- 4.1. LA MER NOIRE : CONCURRENCE OU COMPLÉMENTARITÉ ?

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

Liste des illustrations

TABLEAUX 1

ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS D'ENGRAIS MINÉRAUX DANS LA RÉGION DE LA BALTIQUE ENTRE 2008 ET 2012

GRAPHIQUE 1

RUSSIE : ÉVOLUTION DE LA BALANCE COMMERCIALE CÉRÉALIÈRE DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES QUATRE-VINGT-DIX

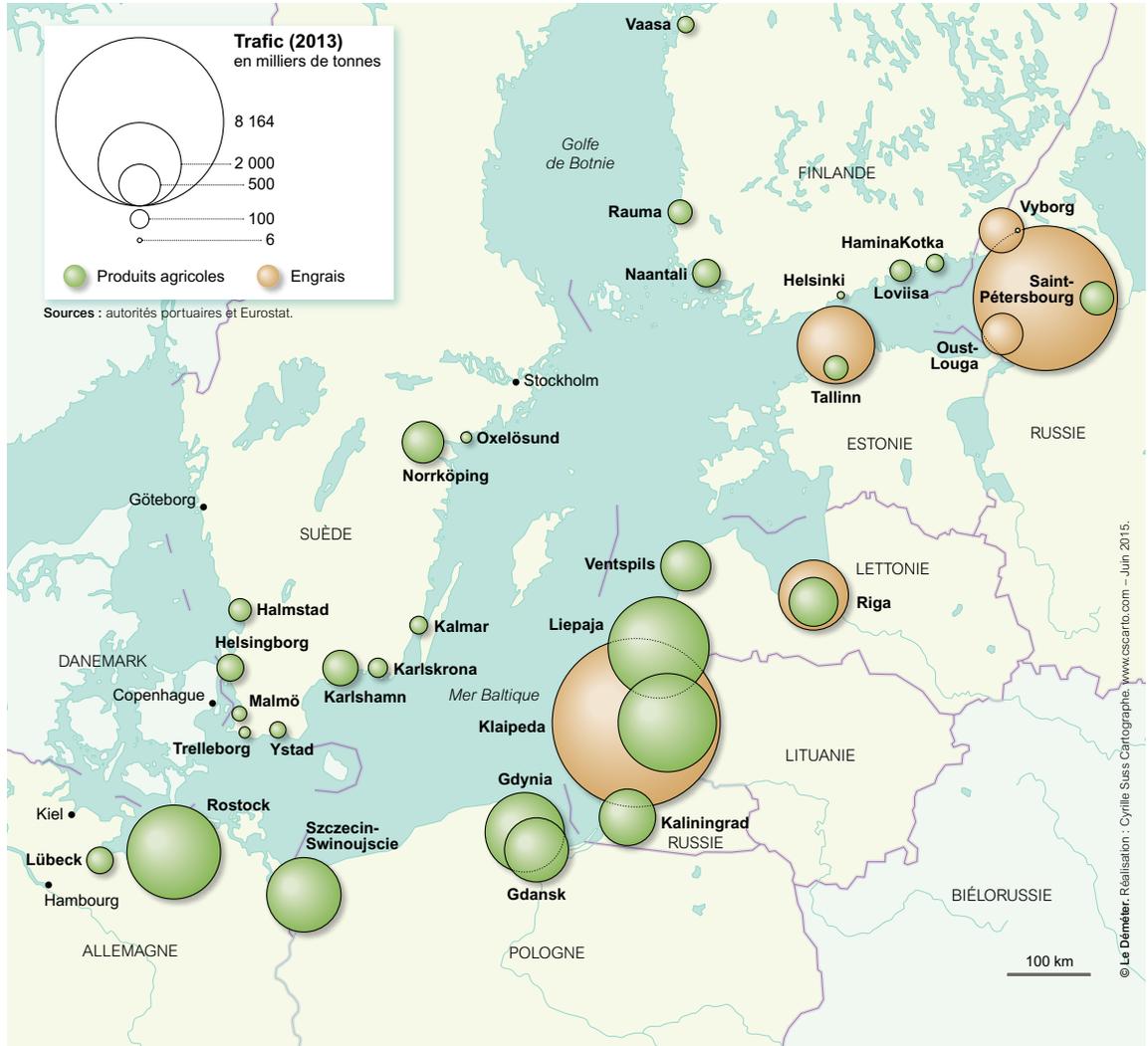
GRAPHIQUE 2

LES PREMIERS PORTS AGRICOLES DE LA MER BALTIQUE

FIGURE 1

CLASSEMENT ET POTENTIALITÉS DES PORTS DE LA MER BALTIQUE AU REGARD DES TRAFICS AGRICOLES

Carte 1
Ports de la Baltique et flux liés à l'agriculture



INTRODUCTION

Pour de multiples raisons, la circulation des produits agricoles en mer Baltique est étroitement liée à la situation de la Russie et de la Communauté des États indépendants (CEI). Que ce soit lors des périodes difficiles ayant suivi la fin de l'URSS au début des années quatre-vingt-dix ou, plus récemment, depuis les années de reprise de l'agriculture russe, la mer Baltique constitue l'un des vecteurs d'échange des produits agricoles du monde russe.

ENCADRÉ 1

URSS, CEI, Union européenne : rappels historiques

- ◆ L'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) est un ancien État qui a existé de 1922 à 1991 et dont la capitale était Moscou. À partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale, il était composé de quinze républiques : Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Estonie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lituanie, Lettonie, Moldavie, Ouzbékistan, Russie, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine.
- ◆ La Communauté des États indépendants (CEI) a été créée en décembre 1991, après la dissolution de l'URSS. Elle a officiellement pour but l'intégration économique et militaire de ses membres au sein d'un espace commun. Elle regroupe aujourd'hui dix Républiques de l'ancienne URSS : la Fédération de Russie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Moldavie, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan (membre associé). La Géorgie n'est officiellement plus membre de la CEI depuis 2009 et l'Ukraine a annoncé son départ en mars 2014.
- ◆ Le 1^{er} mai 2004, l'Union européenne (UE), qui comptait alors quinze États-membres (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède), a accueilli dix nouveaux pays (Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie). Puis, le 1^{er} janvier 2007, s'y sont ajoutées la Roumanie et la Bulgarie. Enfin, la Croatie a officiellement adhéré le 1^{er} juillet 2013. L'Union européenne compte donc aujourd'hui 28 États-membres (UE – 28).

Toutefois, ces produits restent des frets secondaires au sein d'un trafic dominé par les hydrocarbures et le transport en plein essor des marchandises conteneurisées. De plus, l'essence même des flux induit une division de la Baltique entre sa partie ouest, très faiblement concernée par le vrac agricole et sa rive orientale (de la Pologne à la Finlande) beaucoup plus impliquée (Carte 1).

Dans la région, la circulation des produits agricoles a connu une évolution parallèle à celle du reste du trafic maritime : une difficile période de stagnation, voire de recul au début des années quatre-vingt-dix, puis une reprise liée au réveil économique russe et, enfin, une croissance continue depuis le début des années deux mille.

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES FLUX MARITIMES DE PRODUITS AGRICOLES

1.1. Le cadre : pays baltiques et CEI dans le marché mondial agricole

La situation du monde agricole autour de la Baltique a été fortement impactée par l'implosion de l'URSS. Dans un premier temps, celle-ci a entraîné la chute des productions en Pologne, dans les pays baltes comme en Russie. Puis, dans les années quatre-vingt-dix, l'emprise accrue de l'agriculture familiale de subsistance et de semi-subsistance a considérablement amorti les conséquences de la transition post-communiste. Enfin, dans les années 2000 – 2008, la reprise agricole a conjointement résulté des fortes croissances globales de ces pays et de leur intégration au sein de l'Union européenne. La Pologne en a été le moteur principal. Le pays, ainsi que les trois États baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie) ont été les plus dynamiques en termes de rattrapage de la productivité agricole.

- ◆ Les pays Baltes sont reconnus pour leurs cultures céréalières de seigle, de blé, d'avoine et d'orge, mais aussi pour leur importante production de pommes de terre et de lait. La Lituanie constitue un exemple frappant de la transition rapide de leur agriculture qui est passée des modes de subsistance et semi-subsistance au mode professionnel. Cette évolution a été facilitée par l'adéquation initiale des structures foncières « moyennes » issues de la décollectivisation et par le « boom » économique. L'agriculture lituanienne est la plus importante du trio balte et elle bénéficie d'un soutien politique important par rapport à celles d'autres pays d'Europe centrale, plus enclins au libéralisme.

- ◆ En Pologne aujourd'hui, la rentabilité du secteur « *hautement commercial* » dépend fortement des aides directes versées au titre de la Politique agricole commune (PAC) et son expansion se heurte à la résistance inattendue de l'agriculture de semi-subsistance.
- ◆ Le rôle des autres États riverains de la Baltique dans les échanges de produits agricoles régionaux reste minime en raison de la relative faiblesse de leurs productions, de marchés nationaux assez limités et, concernant l'Allemagne, de l'utilisation majoritaire des ports de la mer du Nord pour les trafics agricoles.

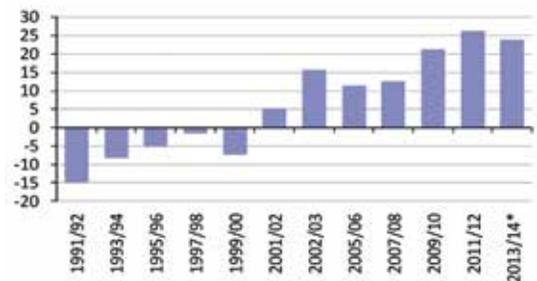
En Russie, la dégradation de la situation agricole s'est traduite par la chute des productions au point de parler d'un véritable désastre économique, et ce d'autant que le secteur était déjà fragile. À la fin de la guerre froide, dans les années quatre-vingt, l'URSS avait en effet complètement délaissé son appareil productif, alors qu'elle compte pourtant 9 % de la surface agricole utile mondiale et produisait du blé, des betteraves, du tournesol, de la viande, du lait et des légumes. Ces dernières années, le revirement des dirigeants au pouvoir a été complet. Ils ont (re) pris conscience de l'intérêt stratégique de l'agriculture, en particulier du fort potentiel céréalière russe en matière d'exportation. Ils ont affirmé comme objectif politique prioritaire leur détermination à faire de la Fédération une puissance agricole de poids, capable de peser sur les marchés. Parallèlement, ils mènent une politique protectionniste bien que la production agricole russe ne permette pas d'assurer l'auto-suffisance. Dans ce cadre :

- ◆ La production est repartie à la hausse depuis 2006. De plus, des investisseurs recherchant des retours rapides sur leurs investissements et un taux de rentabilité élevé ont fortement investi dans la production céréalière destinée à l'exportation, la betterave à sucre, la volaille et le porc.
- ◆ Dans ce contexte, la Russie exporte aujourd'hui essentiellement des céréales (*Graphique 1*). Mais elle reste fortement importatrice de produits transformés, de viandes, de lait, de produits laitiers, de fruits et de légumes.

Comme l'Union européenne (136 Mt produites en 2011), la Russie (41 Mt) fait partie des pays à la fois grands producteurs et consommateurs de blé. Leur marché domestique absorbe une partie de leur production, mais ils peuvent aussi exporter vers des zones peu ou pas productives. Par comparaison, les pays producteurs d'Amérique du Nord et du Sud ont, eux, des débouchés nationaux plus restreints et l'exportation sur les marchés mondiaux joue un rôle-clé.

Dans ce contexte, le marché mondial du blé repose sur un approvisionnement global assuré par les États-Unis (ils réalisent presque 20 % des échanges mondiaux) devant le Canada (33 %), l'Australie (10 %), la Russie et ses voisins, l'Ukraine, le Kazakhstan (30 %). Compte tenu de la géographie, ces trois derniers pays disposent d'un marché naturel formé du Maghreb, du Proche-Orient et du Moyen-Orient.

Graphique 1
Russie : évolution de la balance commerciale
céréalière depuis le début des années
quatre-vingt-dix
(millions de tonnes, chiffres provisoires
pour 2013/2014 - Sources : Rosstat, 1991-2012)



Malgré une ouverture importante de ses frontières dans les années quatre-vingt-dix, la Russie reste un marché protégé par des barrières commerciales plus importantes que celles des autres pays industrialisés. Les importations se concentrent sur les produits semi-finis. La consommation de viandes importées a ainsi fortement augmenté dans les pôles urbains de Saint-Petersbourg et Moscou. En retour, le déclin des filières russes a réduit la consommation de céréales fourragères et le pays a pu, depuis quelques années, devenir exportateur de produits céréalières.

Le Maghreb (en particulier, le Maroc) est de loin le premier fournisseur de fruits et légumes importés en Russie. Fin 2011, la société danoise Maersk Line a donc ouvert une ligne directe de conteneurs entre les deux pays. Nommée *Marus Express*, celle-ci a réduit le temps de transit entre les ports d'Agadir ou de Casablanca et de Saint-Petersbourg (le terminal Petrosport) à huit ou neuf jours contre douze à seize auparavant. Le trafic hebdomadaire de conteneurs est assuré par trois navires d'une capacité totale de 800 équivalents vingt pieds (EVP) disposant de 200 conteneurs réfrigérés. Ce service novateur est essentiellement consacré au transport d'agrumes, mais il assure aussi le convoyage de tomates. La réduction du temps de livraison a évidemment permis

de baisser le prix final, améliorant d'autant la compétitivité des exportateurs : dans les conditions antérieures de transport, le quart des cargaisons de tomates était souvent endommagé.

De nouveaux acteurs se tournent eux aussi vers le marché russe. En 2014, le Brésil y a notamment exporté de la viande, du soja, des biocarburants, des fruits, du café, des produits laitiers et dérivés du tabac. Selon les chiffres du ministère de l'Agriculture, la valeur de ces exportations a dépassé les 3,5 milliards de dollars.

À l'échelle de l'Union européenne, les exportations communautaires vers la Russie représentaient 11,9 milliards d'euros en 2013, les trois premiers produits exportés étant les fruits (9 %), le fromage (8 %) et la viande de porc (8 %) ¹. Ce montant élevé permet de mesurer les répercussions qu'a eues, sur les agricultures européennes, l'interdiction d'importer des produits alimentaires communautaires en Russie décidée le 7 août 2014. L'embargo a notamment porté un rude coup à la Pologne. Premier exportateur mondial de pommes, le pays réalisait en effet les deux tiers de ses ventes sur la Russie : en 2013, ce commerce avait représenté 273 millions d'euros.

1.2. Les vracs agricoles : un fret secondaire dans la circulation maritime de la Baltique

Alors que les ports régionaux sont largement concernés par les trafics de vracs secs, les produits agricoles représentent une faible part du trafic total des ports de la mer Baltique : environ 3 % du total en 2012. Les pays de la CEI constituent les principales origines / destinations de ces flux. Compte tenu des volumes limités du fret agricole domestique, les ports de la mer Baltique sont très intéressés par le transit des pays de la CEI. Dans ce contexte, les flux de produits agricoles sont donc, depuis quelques années, essentiellement orientés est / ouest, en raison du poids des exportations de la CEI. Les importateurs russes de produits agricoles européens (par exemple, les fruits) recourent surtout au transport routier. Les ports de la Baltique (orientale) manutentionnent principalement du grain originaire du Kazakhstan ou de Russie, dont la majorité est envoyée vers l'Europe ou l'Afrique du Nord. Cependant, la nature bidirectionnelle des flux de fret agricole les différencie de nombreuses autres catégories de cargaisons : la Russie doit notamment importer des produits céréaliers, tel le blé de première

qualité, qu'elle ne peut produire en raison de ses conditions climatiques.

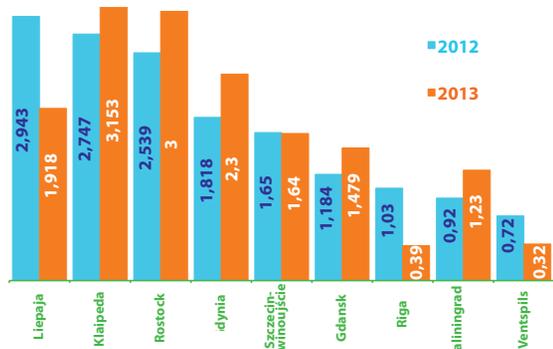
Ces dernières années, le volume de produits agricoles transbordés augmente grâce aux conditions de marché favorables. Celui-ci dépend de divers facteurs, en particulier les conditions climatiques, les prix de marché et les fluctuations monétaires. La saison 2011 / 2012, très productive pour les agricultures russe et kazakhe, a ainsi débouché sur une croissance de 60 % des volumes de produits agricoles manipulés dans les ports de la Baltique orientale en 2012.

2. DES CIRCULATIONS SPATIALEMENT DÉSÉQUILIBRÉES

Les flux de produits agricoles régionaux concernent en premier lieu les ports de la Baltique orientale (Carte 1). Ceux-ci s'affirment comme les leaders régionaux en la matière (Graphique 2) et cette situation est renforcée en considérant une marchandise très présente dans la région : l'engrais.

Graphique 2

Les premiers ports agricoles de la mer Baltique (en millions de tonnes - Source: autorités portuaires, données compilées par l'auteur)



2.1. À l'ouest, des ports d'hinterland national

Les trafics de produits agricoles dans l'ouest de la mer Baltique sont relativement modérés pour deux raisons :

- ◆ Les pays riverains ne sont pas de grands producteurs de denrées agricoles ou agro-alimentaires.
- ◆ Les marchés nationaux, suédois ou finlandais, ne constituent pas des foyers de consommation importants. L'Allemagne fait exception, mais celle-ci utilise ses ports sur la mer du Nord pour répondre à ses besoins : en particulier, Hambourg et Bremerhaven.

1 - Source : Commission européenne.

Dans ces conditions, il est difficile de mesurer les volumes concernés et, de toute façon, ceux-ci restent très éclatés entre les multiples ports nationaux (*Graphique 2*). En Allemagne, les produits agricoles traités dans les ports de la Baltique semblent représenter environ 3 millions de tonnes de marchandises par an, soit moins de 6 % du trafic total. Au Danemark, ce chiffre avoisine les 12 % et se répartit entre les nombreux ports du pays. En Suède, la situation est similaire. Le port allemand de Rostock est le premier port régional concernant les vrac agricoles, devant ceux de Norrköping et Karlshamn en Suède et Kalundborg au Danemark (*Carte 1*). En Finlande, la part des produits agricoles dans le fret maritime reste minime et aucun port ne s'impose comme porte d'entrée sur le territoire finnois. Cependant, la Finlande laisse entrevoir l'une des spécificités de la Baltique orientale : son rôle dans le transit d'engrais provenant de la CEI.

2.2. La Baltique orientale et le transit agricole de la CEI

La situation est bien différente sur la façade orientale de la mer Baltique où les flux sont plus importants et plus concentrés (*Graphique 2*). Malgré leur variabilité saisonnière, les flux de marchandises agricoles augmentent dans tous les ports de la Baltique orientale depuis le milieu des années deux mille. Les analystes estiment à environ 3 millions de tonnes la capacité d'exportations céréalières via les ports russes de la Baltique.

Celle-ci se concentre dans le port de Kaliningrad et cela pose problème puisque les marchandises doivent transiter par la Lituanie pour l'atteindre en raison de la situation d'exclave de l'oblast² de Kaliningrad (*Carte 1*). Néanmoins, le trafic de marchandises agricoles y est stable : il représentait 11 % du total de la Baltique orientale en 2012, principalement porté par le groupe russe *Sodroujestvo*. L'activité principale de l'entreprise est l'importation et la trituration de soja, mais, ces dernières années, elle a augmenté ses capacités de stockage de céréales et de soja et acquis de nouveaux wagons pour transporter les grains. En 2012, le groupe japonais *Mitsui* est devenu actionnaire minoritaire de *Sodrugestvo*. La société a annoncé vouloir investir dans un nouveau terminal,

d'une capacité de 5 millions de tonnes, sur le port de Kaliningrad.

Quoi qu'il en soit, la capacité russe dans la région est insuffisante pour répondre aux besoins du pays, aussi bien en termes d'importations que d'exportations. Les ports des États baltes – dans la même mesure que les ports ukrainiens, sur la mer Noire – constituent donc une alternative pour exporter des céréales russes (*Graphique 2*). De plus, le Kazakhstan exporte lui aussi des céréales via la Russie et les ports baltes. L'entrée en vigueur, le 1er janvier 2010, de l'union douanière entre la Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan a même facilité les exportations de céréales kazakhes via la Russie. À la frontière de l'UE, celles-ci sont du même type que les grains russes et il est difficile de différencier les céréales provenant de Russie et du Kazakhstan expédiées par les ports des pays baltes.

Les ports par lesquels transitent le plus de produits agricoles sont le port letton de Liepaja et le port lituanien de Klaipeda. Le port de Liepaja – modeste dans la hiérarchie régionale – est même devenu l'un des leaders du segment, avec une spécialisation frôlant les 40 % de son trafic total : soit environ 3 Mt de produits agricoles en 2012. Il dispose de cinq terminaux capables de manutentionner des produits agricoles et affiche un très haut niveau de spécialisation. Néanmoins, son trafic a fortement diminué et il semble que Klaipeda soit repassé devant lui en 2013 et en 2014. En fait, le port de Klaipeda (3,15 Mt en 2013) avait, en 2012, été victime de son succès, la croissance significative des volumes de marchandises agricoles traités ayant causé de fréquents engorgements ferroviaires. En octobre 2012, le manutentionnaire lituanien Bega y a lancé un nouveau terminal dédié aux produits agricoles et cela a augmenté sa capacité globale de stockage et de manutention. Le port a d'ailleurs annoncé des volumes record de céréales en 2014, avec plus de 3,5 Mt manutentionnées.

En Estonie, le port de Tallinn a, lui, une capacité annuelle de 3 Mt de marchandises agricoles. Mais elle n'est pas utilisée en raison de l'embargo politique de la Russie sur le transit estonien : en 2013, seulement 265 000 tonnes de produits agricoles ont transité par ses quais. En Lettonie, les volumes agricoles traités sur le port de Ventspils fluctuent, malgré une légère augmentation depuis 2010 : son unique terminal spécialisé appartient à des investisseurs kazakhs et il dépend donc de leurs approvisionnements. Le trafic de produits agricoles dans le port de Riga reste lui aussi très modeste.

2 - La ville de Kaliningrad (anciennement Königsberg) est un port russe situé sur le golfe de la Vistule. L'oblast est le mot russe signifiant région et renvoie à une division administrative héritée de l'ex-U.R.S.S. Aujourd'hui, la région de Kaliningrad, qui rassemble près d'un million d'habitants, fait partie de la Fédération de Russie, mais elle est géographiquement séparée par la Lituanie (membre de l'Union européenne) et la Biélorussie.

En Pologne, les produits agricoles représentent, selon les années, près de 10 % du trafic maritime. Celui-ci se concentre sur les ports de Gdynia (1,8 Mt en 2012 et 2,2 Mt en 2013), Szczecin-Świnoujście (1,6 Mt) et Gdańsk (1,2 Mt). Les volumes sont en croissance constante depuis quelques années. Les surplus de la production céréalière nationale sont exportés et l'activité se développe, comme l'illustre le projet de nouveau terminal céréalier dans le port de Gdansk. Concernant l'acheminement des marchandises agricoles, les ports baltes sont en concurrence avec les ports de la mer Noire qui souffrent de goulots d'étranglement et, selon certains opérateurs, d'une moindre qualité de services. Les pays de la mer Noire et d'Asie centrale (essentiellement le Kazakhstan), jouent un rôle de plus en plus important sur les marchés mondiaux de denrées alimentaires et certains d'entre eux, notamment les grands exportateurs de céréales comme le Kazakhstan, la Russie ou l'Ukraine, bénéficient d'un potentiel qui leur permettrait de contribuer davantage à la sécurité alimentaire. Les dynamiques d'échanges agricoles entre les pays de la mer Noire et du Moyen-Orient ou du Maghreb s'accroissent. Mais la Russie et l'Ukraine semblent être les seules à pouvoir jouer véritablement un rôle dans le renforcement des liens avec la Méditerranée. L'Égypte est régulièrement le premier pays importateur mondial, avec plus de 10 Mt. Pour la campagne 2011 / 2012, elle a importé du blé de Russie (60 %) via les ports de la mer Noire et a refusé du blé kazakh en raison d'une moindre qualité.

3. LE CAS DE L'ENGRAIS EN MER BALTIQUE ORIENTALE

3.1. Réparation et organisation du trafic d'engrais

Parmi les ports russes de la Baltique, Saint-Pétersbourg, Oust-Louga et Vysotsk assurent près de 90 % du transport de vrac sec. Plus de la moitié de ce vrac est constituée de charbon. En 2012, les produits agricoles ne représentaient que 4 % du trafic, alors que les engrais comptaient, eux, pour 18 % : soit près de 6 Mt. Provenant principalement de Russie et de Biélorussie, ces volumes sont en croissance régulière. Outre les ports russes, ils se concentrent, dans les ports lettons et lituaniens. La majorité des flux d'engrais biélorusses (notamment le sel de potassium) transite via le port lituanien de Klaipeda.

De nombreux producteurs d'engrais azotés utilisant le gaz naturel russe comme matière première sont localisés dans l'ouest de la Russie, la Biélorussie et

en Lituanie (*Tableau 1*). Les exportations d'engrais chimiques sont très développées dans l'est de la Baltique : elles constituent la majorité des produits chimiques manutentionnés dans les ports lituaniens (30 % du trafic total). Les engrais représentent donc un élément clé dans le trafic de vrac sec régional.

Tableau 1

Évolution des exportations d'engrais minéraux dans la région de la Baltique entre 2008 et 2012 (millions de tonnes)

	2008	2009	2010	2011	2012
Russie	25,24	21,34	27,63	26,75	28,92
Lituanie	2,92	2,84	2,58	3,35	3,36
Estonie	0,31	0,08	0,05	0,06	0,09
Lettonie	0,06	0,03	0,04	0,06	0,06
Finlande	0,13	0,32	0,49	0,67	0,16
Biélorussie	6,85	3,98	7,85	9,04	7,14

Source : The United Nations Commodity Trade Statistics Database (UN Comtrade)

Les ports de la mer Baltique orientale servent de plateformes de distribution vers le marché mondial. Comme les produits agricoles, les flux d'engrais dépendent de contraintes exogènes et constituent donc, eux aussi, des trafics plutôt instables, malgré quelques tendances régionales. Ils varient en fonction de la demande sur le marché mondial. En 2010 et 2011, les exportations russes et biélorusses se sont ainsi remises de la crise, tandis que la petite récolte de 2010 stimulait la demande. Résultat : en 2011, les volumes d'engrais manutentionnés dans les ports de la Baltique orientale ont augmenté de + 19 %. Mais, en 2012, ils ont diminué de 17 % en raison de la stabilisation des prix et de la baisse de la demande des deux principaux consommateurs, c'est-à-dire l'Inde et la Chine. La diminution a été générale, sauf pour le port de Tallinn qui profite de la proximité des usines de production russe et exporte leurs engrais via les terminaux de Muuga (2,3 Mt en 2012). En 2013, les volumes ont quasi stagné, hormis ceux des ports russes dont la part de marché a augmenté.

Assurant près de la moitié des flux d'engrais totaux régionaux, le port lituanien de Klaipeda bénéficie de multiples avantages, au premier rang desquels sa localisation privilégiée pour l'acheminement du sel de potassium biélorusse comme le prouvent les 10,3 millions de tonnes d'engrais manutentionnés en 2014. Les ports lettons de Riga et surtout de Ventspils souffrent de la concurrence de Klaipeda dont

les tarifs de manutention et de transport ferroviaire sont plus attractifs. Riga bénéficie cependant des investissements d'Uralchem, l'un des leaders russes de la production d'engrais : le trafic d'engrais y a atteint 2,5 Mt en 2014.

Le port de Saint-Pétersbourg occupe la deuxième place régionale, avec 7,6 Mt de trafic en 2014. Le poids des ports russes dans le trafic d'engrais se renforce progressivement : en 2013, la croissance a atteint + 28 % à Saint-Pétersbourg et Oust-Louga contre seulement + 5 % dans les ports baltes. Ils bénéficient du rapatriement d'une partie des exportations russes de Ventspils vers *le Baltic Bulk Terminal* et de la réorientation de flux depuis Tallinn par *PhosAgro* ou encore du développement d'*European Sulphur Terminal*, dans le port d'Oust-Louga.

La manutention des engrais liquides constitue un autre segment sur lequel ports russes et baltes sont en compétition. Pour le moment, Kaliningrad est le seul port russe concerné, le trafic étant la encore dominé par le port lituanien de Klaipeda, en particulier l'entreprise de manutention maritime *Klasco* (1,1 Mt en 2014).

Au total, environ 80 % des exportations d'engrais minéral russe passent par les ports de la mer Baltique. Mais l'analyse révèle un écart entre le volume des livraisons ferroviaires entre usines de production et ports maritimes et le volume de cargaison en vrac, chargée dans les ports. La situation peut s'expliquer par une tendance récente – en hausse ces dernières années – de transporter les engrais emballés en conteneurs souples (*big bags*) et, surtout, en conteneurs : ils apparaissent ainsi dans les statistiques comme des marchandises conteneurisées.

3.2. Le développement d'une filière intégrée ?

Dans la région, l'intégration verticale de la filière des engrais ne constitue pas une nouveauté. Mais elle se renforce car de plus en plus de producteurs d'engrais chimiques se positionnent pour gérer la logistique de leurs produits. Celle-ci prend désormais un aspect plus international. Le premier exemple est lituanien : la société *Achemos grupe*, au départ spécialisée dans la fabrication d'engrais chimique, a très tôt investi dans la manutention portuaire en rachetant la compagnie nationale *Klaipeda Stevedoring Company* lors de sa privatisation en 1999 (*Photo 1*). La même année, elle a créé sa filiale *Transachema* pour transporter les engrais par chemin de fer entre l'usine de production et le port de Klaipeda. Les investissements du groupe dépassent le cadre lituanien : en 2005,

elle a inauguré un terminal d'une capacité de 30 000 tonnes d'engrais liquide à Lübeck, sur la rive allemande de la Baltique.

Photo 1

Lituanie : terminal agricole / engrais de la compagnie Klasco



Comme nous l'avons vu, le port lituanien de Klaipeda est le lieu privilégié d'exportation des engrais biélorusses et son leadership devrait se renforcer puisque la société BKT prévoit d'y construire deux nouveaux entrepôts d'une capacité de 40 000 tonnes. Là encore, l'intégration est à l'œuvre comme l'illustre la prise de participation du principal fabricant biélorusse, le groupe *Belaruskali*, dans le terminal de BKT dédié aux engrais.

Sur le port de Riga, l'un des leaders russes de la production d'engrais, la société *UralChem*, possède désormais 51 % des actions du nouveau terminal *Riga Fertilizer Terminal LLC* (RFT). Sa construction a coûté 62 millions d'euros et il a déjà manutentionné 2 Mt d'engrais depuis son ouverture en février 2014. *UralChem* prévoit d'en utiliser environ la moitié pour du nitrate d'ammonium.

Pour mieux comprendre la situation, il est nécessaire d'analyser le marché par types d'engrais : azotés, à base de phosphore, mixtes ou à base de potassium. Russie et Biélorussie sont parmi les plus grands fournisseurs mondiaux d'engrais de potassium. En 2007, leurs exportations ont atteint le niveau historique de 16,9 Mt sur un marché mondial de 44 Mt, soit 38 % du marché mondial. Sur la même période, les exportations totales d'engrais minéraux de la région de la Baltique orientale ont atteint 39,2 Mt, la potasse représentant 43 % de ce total. Cependant, le marché de la potasse est plus volatil que celui de l'azote.

Deux grands fournisseurs de potasse travaillent sur le territoire post-soviétique : le russe *Uralkali* et le biélorusse *Belaruskali*. Jusqu'en 2013, les deux entre-

prises menaient une politique de vente concertée, réalisant la majorité de leurs exportations via leur joint-venture, *Belarusian Potash Company*. Mais, après un scandale international, le directeur général d'Uralkali a été arrêté. Les deux entreprises ont cessé leur collaboration et remodelé leur logistique export. Pour l'instant, il est difficile de déterminer comment cela affectera le marché de la manutention portuaire, mais certaines tendances sont déjà perceptibles :

- ◆ Depuis juillet 2013, *Uralkali* a vendu sur le marché international uniquement par l'intermédiaire de son propre négociant, *Uralkali-Trading*. De plus, la compagnie a révisé sa stratégie et annoncé la refonte de sa tarification. Selon les experts, la rentabilité d'Uralkali est l'une des plus élevées de l'industrie des engrais : 71 % en 2012, malgré des prix moyens annuels de 370 dollars la tonne à l'exportation. Pour illustrer la dynamique de prix, voici les données publiées par Uralkali : les niveaux de prix pour le chlorure de potassium en FOB Baltique étaient de 990 dollars la tonne en 2008, 515 dollars mi-2012 et 288 dollars début 2014. Cela explique en partie l'augmentation de la production d'Uralkali de 20 % en 2013.

- ◆ Parallèlement, *Belaruskali* a réduit sa production et ses exportations. Selon les statistiques de Belstat, la production d'engrais à base de potassium de *Belaruskali* avait chuté de 14,1 % sur la période janvier – novembre 2013 et le volume de ses exportations a diminué de 9,3 %. Mais, en 2014, l'entreprise s'est redressée et continue d'étendre sa capacité.

Dans ce contexte, il ne faut pas oublier un troisième acteur majeur, *EuroChem*, qui pourrait apparaître sur le marché. L'exploitation du sel de potassium de Gremyachinskoe, dans l'oblast de Volgograd constitue en effet un projet prioritaire pour l'entreprise. Elle envisage de lancer la production de chlorure de potassium et d'atteindre une capacité annuelle de 2,3 Mt dès 2015. L'effet potentiel de cet investissement sur le marché ne doit pas être sous-estimé car la production de Gremyachinskoe semble plutôt destinée à l'exportation vers le sud, via la mer Noire. Dans la région, les jeux d'acteurs sont donc multiples : le conflit entre les compagnies *Uralkali* et *Belaruskali* a ainsi eu des conséquences sur le trafic du port de Klaipeda en 2013 et explique en partie la baisse du trafic. De plus, il faut préciser que la région souffre d'une surcapacité portuaire, résultant principalement du développement de nouvelles infrastructures qui ne suffisent pas à capter des trafics. Cette surcapacité est notamment omniprésente dans les ports lettons comme Ventspils dont le trafic diminue

et Riga où seule la moitié de la capacité est utilisée. Enfin, une nouvelle tendance fait son apparition dans la région : la construction d'unités de production d'engrais dans les zones industrialo-portuaires. Le groupe *ICT* est ainsi en train de construire à Oust-Louga une usine affichant une capacité annuelle de production de 1,2 Mt d'urée granule et de 350 000 tonnes d'ammoniaque. La possibilité de construire des infrastructures pour manutentionner l'ammoniaque est d'ailleurs étudiée par le port.

4. DES PERSPECTIVES DIFFICILES À DÉGAGER

4.1. Des enjeux géopolitiques

Alors que le développement de tous les ports de la région repose sur la captation du transit russe, les nouvelles caractéristiques de la frontière apparaissent comme un obstacle potentiel à l'acheminement des marchandises par les ports baltes. Dans la majorité des cas, en effet, il ne s'agit plus de transit du fait de la modification des régimes douaniers (passage à l'organisation douanière de la Communauté européenne) et cela pourrait remettre en cause la libre circulation basée sur des accords antérieurs. Cependant, dans les États baltes, le niveau parfois élevé des tarifs de transit, ainsi que les conditions de franchissement des frontières n'ont pas entraîné de baisse importante des trafics internationaux de longue distance, à la différence de ce qui s'est produit sur la frontière orientale de l'Europe.

Par ailleurs, les produits agricoles – qui, avec plus de 10 milliards d'euros par an, représentent le deuxième poste d'exportations de l'Union européenne – constituent un important secteur touché par le protectionnisme russe. Moscou a mis en place des quotas d'importation sur la volaille en 2003 et sur le porc en 2006. Invoquant des raisons sanitaires ou phyto-sanitaires jugées totalement imaginaires par les Européens, la Russie bloque ainsi tel ou tel produit. « *Il suffit qu'un inspecteur russe découvre un porc mort dans une ferme lettone pour que Moscou stoppe les exportations* » estime une fonctionnaire européenne. Cela a été le cas pour le bétail vivant provenant des pays Baltes en mars 2012, d'Autriche en octobre 2013 et des porcs polonais et danois.

L'imbrication entre politique, géopolitique et circulation des produits agricoles est parfois nettement plus marquée, comme en témoignent les décisions prises suite à la crise ukrainienne. Depuis août 2014, les produits alimentaires de la Communauté européenne sont interdits d'entrée sur le marché russe, alors que

celui-ci absorbe en moyenne 10 % des exportations agricoles et agro-alimentaires communautaires et importe au total 35 % de sa consommation alimentaire. L'embargo russe constitue, nous l'avons vu, un frein aux exportations européennes agricoles vers la région. À l'inverse, plusieurs pays du pourtour méditerranéen, comme le Maroc, la Turquie ou la Serbie, voient une porte s'entrouvrir pour exporter en Russie. Selon l'UE, la Russie applique des droits de douane plus élevés que les droits « consolidés » de plusieurs manières. Bruxelles cite en particulier les taux appliqués au papier et au carton ou à l'huile de palme. D'autre part, le gouvernement russe a annoncé en décembre 2014 l'introduction rapide de barrières douanières pour réduire les exportations de céréales et, par répercussion, faire baisser les prix sur le marché intérieur, au risque de susciter une baisse des semis et donc de la prochaine récolte. Rappelons également que la Russie est membre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et ne peut donc, en principe, prendre de mesures unilatérales de fermeture des marchés. Mais il est vrai que les processus OMC sont longs et complexes à mettre en œuvre... Dernier impact de la géopolitique : en réponse à la décision de Moscou de fermer le marché russe aux exportations ukrainiennes, le Parlement européen a mis en place une mesure visant à supprimer les droits de douanes européens sur plus de 80 % de produits agricoles provenant d'Ukraine.

4.2. La mer Noire : concurrence ou complémentarité ?

L'accès à la mer constitue un enjeu historique pour les Russes, comme l'illustre la création *ex nihilo* de Saint-Petersbourg par le tsar Pierre le Grand au début du dix-huitième siècle. Cet enjeu a été renforcé par la perte de la majeure partie de la façade maritime soviétique en 1991. Outre la mer Baltique, les échanges de produits agricoles russes concernent également sa façade sur la mer Noire, ce d'autant que le débouché naturel des céréales russes semble au Sud.

Bénéficiant de *terres noires* (*tchernozyms*) remarquablement fertiles, la Russie est redevenue le troisième pays exportateur de céréales. La qualité du blé russe s'est améliorée depuis 2005 grâce aux importants investissements effectués dans les exploitations et les silos (nouveau matériel de manutention et de séchage). Le retour de la Russie se mesure à l'aune des parts de marché qu'elle détient aujourd'hui dans le secteur céréalier de la région méditerranéenne. Le Moyen-Orient reçoit le tiers des exportations de céréales russes, avec, de loin, pour premier client

mondial, l'Égypte, suivie par l'Arabie Saoudite et l'Iran. Depuis 2011, Bahreïn a rejoint le club des importateurs réguliers de céréales russes. La Tunisie et le Maroc sont également des clients importants, tandis qu'en Europe méditerranéenne, l'Italie, l'Espagne et la Grèce constituent ses débouchés privilégiés. En retour, la Russie importe, nous l'avons vu, des fruits et des légumes en provenance des pays arabes méditerranéens et du Moyen-Orient.

Dans ce cadre, le district fédéral du Sud bénéficie d'un emplacement géographique exceptionnel pour le transport eurasiatique, en raison de la présence des routes Volga – mer Caspienne et Transsibérien – mer Noire qui le traverse, reliant pays de la région Asie – Pacifique et du bassin méditerranéen. Il assure les relations économiques extérieures de la Russie avec les pays de la mer Noire, de la mer Caspienne et de la mer Méditerranée³. C'est donc là que se portent les efforts du gouvernement et il a fixé plusieurs priorités concernant le transport maritime :

- ◆ Développement des stations portuaires et des routes d'accès aux ports dans la péninsule de Taman
- ◆ Construction d'installations de transbordement dans le port de Taman, dont la capacité d'exportation devrait atteindre 90 millions de tonnes par an
- ◆ Création de lignes de ferry pour le transport routier à destination des pays de la mer Noire et de la mer Caspienne.

La Russie cherche également à développer en Méditerranée un *hub* de transit équipé d'un élévateur à grain d'une capacité de 125 000 à 150 000 tonnes, d'installations de déchargement et de transbordement, ainsi que de matériel de nettoyage, de fractionnement et de séchage. Elle envisage de le construire soit dans l'un des ports en eau profonde grecs ou chypriotes comme Le Pirée, Thessalonique, Patras ou Limassol, soit dans les ports israéliens d'Ashdod ou de Haïfa. Livrées sur place, les céréales russes seraient triées, traitées, puis expédiées vers les clients du monde entier. Le manque d'infrastructures des ports de Novorossiisk et de Touapsé, qui y limite aujourd'hui l'accès des grands navires, serait ainsi compensé.

Dans ce contexte, une question se pose : pourquoi les céréales russes passeraient-elles par le nord de l'Europe et la mer Baltique ? Va-t-on assister à une compartimentation du trafic maritime de produits agricoles de la CEI avec, d'une part, les importations

3 - Sur ce sujet, cf. dans ce dossier l'article « Russie : les céréales transportées davantage par chemin de fer que sur les voies navigables » rédigé par Monsieur Pierre Thorez.

de fruits, de légumes ou de viande et les exportations d'engrais via les ports de la Baltique proches des zones de consommation et bien insérés dans le système maritime mondial et, d'autre part, les exportations céréalières utilisant les ports de la mer Noire plus proches des zones de production, tournés vers les marchés du Sud et ne souffrant pas du gel durant plusieurs mois par an ?

CONCLUSION

S'il est difficile d'avoir une vision à long terme des circulations agricoles ou en lien avec l'agriculture dans la région de la mer Baltique, plusieurs éléments semblent néanmoins indiscutables :

- ◆ Le trafic n'est pas en lien direct avec les pays riverains, mais il positionne les ports en situation d'interface entre la CEI et le marché mondial, qu'il s'agisse de produits agricoles ou d'engrais.
- ◆ Les flux agricoles relativement volatils restent minimes dans la région, notamment face à la concurrence de l'offre portuaire en mer Noire.
- ◆ Concernant les engrais, la concentration déjà visible semble devoir se renforcer, notamment via le jeu des producteurs russes ou biélorusses.

- ◆ Enfin, il est primordial de s'interroger sur l'évolution potentielle des ports russes. Logiquement, celle-ci devrait être semblable à celle observée pour d'autres marchandises. À partir du moment où l'agriculture est redevenue un secteur soutenu de l'économie, la Russie vise à terme à atteindre l'autosuffisance portuaire, comme le montrent les premières exportations d'engrais via Oust-Louga en 2013 et 2014.

Dans ce contexte, comme le montre la *Figure 1*, il est par conséquent possible d'établir une classification graphique des ports de la région selon leur trafic, mais aussi leur potentiel.

Bien qu'il soit complexe de définir quelles seront les évolutions dans les années à venir, deux ports sont appelés à jouer un rôle majeur dans la région :

- ◆ Klaipeda semble devoir continuer à profiter de ses installations, aussi bien que des politiques compétitives des opérateurs et rester le premier port régional concerné par les flux en lien avec l'activité agricole.
- ◆ Oust-Louga devrait bénéficier de la politique d'auto-suffisance portuaire russe et donc jouer un rôle plus important dans le trafic d'engrais, alors que les échanges de produits agricoles s'orienteraient plutôt vers la mer Noire.

Figure 1

Classement et potentialités des ports de la mer Baltique au regard des trafics agricoles

Rang	Trafic Total	Engrais	Produits agricoles	
1	Primorsk	Klaipeda	Klaipeda	
2	Oust-Louga	Saint-Petersbourg	Liepaïja	
3	Saint-Petersbourg	Tallinn	Rostock	
4	Göteborg	Ventspils	Gdynia	
5	Riga	Riga	Szczecin	
6	Klaipeda	Rostock	Gdansk	
7	Gdansk	Hamina-Kotka	Kaliningrad	
8	Ventspils	Oust-Louga	Ventspils	Rostock
9	Tallin	Vyborg	Riga	Primorsk

Fort potentiel

Baltique occidentale

Façade orientale

Bibliographie indicative

- Lena Lorenc, Baltic dry bulk year book 2012-2013, *Baltic Transport Journal*, 46 p., 2014.
- Olga Gopkalo, Tendencias on the fertilizer stevedoring market in Eastern Baltic ports in 2013, *Baltic Transport Journal*, 24/1, pp.24-26, 2014.
- Pascal Grouiez, « Des kolkhozes à l'agrobusiness en Russie », *Études rurales* (n°190), p. 49-62, 2012.
- Kateryna Grushevskya, Irina Moskvichenko, "Competition among ports on the eastern coast of the Baltic Sea for the Russian and eastern European market", *Contemporary Economy*, Vol. 4 Issue 4, pp. 25-44, 2013.
- Estelle Lezean, « L'agriculture russe en transition : entre stagnation et modernisation post-soviétiques », *Économie rurale*, 325-326, 2011.
- Arnaud Serry, « Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 10, 2011.
- Natalija Riabko, « Dynamiques agro-commerciales des pays de la mer noire », *Mediterra*2014, pp.75-88, 2014.
- V.Saraykin, V.Uzun, R.Yanbykh, "Estimate of Russia's potential for increasing grain exports", *Russian economic developments*, n°5, pp.38-40, 2013.
- Pierre Thorez, « Les enjeux portuaires de la Russie en mer Baltique », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 10, 2011.