États baltes : les infrastructures de transport et d'énergie, des gages de souveraineté trop négligés

Description

Le 1er mai 2024 a été célébré le vingtième anniversaire de l'adhésion des États baltes à l'Union européenne, étape qui a consolidé leur position sur la scène internationale et vis-à-vis de la Russie, seulement 13 ans après la dissolution de l'URSS. Porteuse de démocratie et de modernisation économique, cette adhésion a aussi invité ces pays à s'aligner sur le modèle de développement européen, notamment en matière d'infrastructures.

Depuis vingt ans, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie n'ont de cesse de développer des projets pour doter leurs territoires d'infrastructures à la fois modernes et indépendantes de l'ancien système soviétique, notamment dans les domaines du transport (marchandises et personnes) et de l'énergie (production et distribution d'électricité). Or, de l'avis général, la mise en œuvre de ces projets avance trop lentement. Les trois pays multiplient en effet les contretemps, liés en grande partie à des facteurs endogènes. Mais ils se heurtent également aux résistances de la Russie, qui n'a pas abandonné l'espoir d'influer sur cette région stratégique. Dès lors, on comprend que ces équipements jouent un rôle fondamental, non seulement pour le développement de chacun des trois pays mais aussi pour la consolidation de leur indépendance. L'Estonie, la Lettonie et la Lituanie sont en la matière dans une situation d'équilibre fragile, entre engagement pour un futur plus stable et difficultés de transition.

Depuis 1991, un nombre limité de projets couplé à des sursis perpétuels

Si, dans la partie occidentale de la région baltique, les parcs éoliens et les câbles sous-marins prolifèrent à une vitesse impressionnante, dans les États baltes le rythme des travaux apparaît plus faible. Après la chute de l'URSS, Estonie, Lettonie et Lituanie, désormais indépendantes, ont rapidement pris conscience de la nécessité de se doter d'infrastructures modernes. En 2004, les trois pays intègrent l'UE et l'Otan : des projets tels que la ligne ferroviaire Rail Baltica ou le câble électrique sous-marin EstLink jouent alors un rôle fondamental dans l'ambition de connexion d'une région jusqu'alors jugée « périphérique ». Pourtant, malgré cette conscience de l'importance des enjeux, les délais semblent s'allonger sans fin. Les dates limites de réalisation des projets sont passées de 2026 à 2030, puis à 2036, imposant d'ailleurs une véritable intermittence des chantiers. Pionniers exemplaires en matière de transition technologique ou démocratique, les pays baltes accusent des retards étonnants en matière d'infrastructures.

Or, ces délais sont indéniablement imputables aux trois pays eux-mêmes. Les projets sont généralement confiés à des entreprises privées et les démarches menant à l'engagement des travaux fusionnent le plus souvent les intérêts de ces entreprises et ceux des entités publiques. Chaque initiative entretient donc des liens inextricables avec la politique, et la corruption y joue souvent un rôle important. En Estonie, on évoque un « seemukapitalism », ou « capitalisme des 'bros' », parce que les élites politiques et les chefs d'entreprise, issus des mêmes universités, restent généralement en contact tout au long de leurs carrières, se comportant comme de prétendus « frères ». Trop souvent, les fonds publics, voire européens, sont interceptés par les élites au pouvoir et soumis au lobbying des sociétés privées. Ce qui nuit à l'esprit d'entreprise, à la confiance dans les institutions, et décourage même certains investisseurs étrangers.

Par ailleurs, cet espace est le lieu de multiples concurrences géopolitiques, chacun cherchant à imposer sa souveraineté, parfois au détriment des relations multilatérales. Le vocable « pays baltes » n'est d'ailleurs par toujours en vogue en Estonie, en Lettonie et en Lituanie, où le « sentiment national balte » se manifeste avec parcimonie. Chaque pays veut

être reconnu en tant que tel, comme entité totalement indépendante. Souvent, lors de négociations pour des projets régionaux, les trois pays se révèlent incapables de trouver un accord. Lorsque l'un des trois priorise ses intérêts nationaux aux dépens de l'intérêt collectif, les délais du projet s'allongent.

Acteur fondamental, l'Union européenne propose des initiatives et s'engage en faveur de l'intégration de la région. Mais les Baltes, bien qu'enthousiastes, se révèlent souvent peu aguerris à ce genre d'approche. Lorsque le coût de certains projets – comme ce fut le cas de celui de la construction d'un terminal commun de gaz naturel liquéfié ou de celui, inachevé, de Rail Baltica – dépasse largement la capacité économique des pays, l'UE est en mesure de proposer des financements qui peuvent couvrir jusqu'à 85 % du montant total du projet. Mais elle ne peut forcer un accord, alors que seule une forte volonté de collaboration entre les pays concernés est apte à mener à des compromis, et donc à des arbitrages. Alors qu'ils sont parfaitement conscients de la nécessité de se doter d'infrastructures en matière de transport et d'électricité, gages de la pérennité de leur indépendance, curieusement, les pays baltes ne se précipitent pas pour aboutir à des accords, quitte à laisser passer des opportunités de financement.

Une Russie tapie dans l'ombre, yeux grand ouverts

L'URSS n'existe plus depuis 33 ans mais on s'aperçoit que, dans les pays baltes, les réseaux énergétiques et d'acheminement restent encore très dépendants des anciennes installations soviétiques. En trois décennies, les projets de long terme restent trop peu nombreux, alors que tout un chacun convient que leur réalisation contribuerait à un futur plus certain. Certes, l'accès au gaz non-russe est désormais plus facile et les prix sont moins élevés. Mais, malgré les sanctions, les pays continuent de commercer, même de façon plus résiduelle, avec la Russie (en 2023, les exportations de la Lettonie vers la Russie ont représenté 5,9 % du total, et celles de l'Estonie 3,24 % du total par exemple). Se détacher de ce débouché commercial demande un effort considérable en termes d'organisation et de coûts, lié à la détermination des gouvernements (on note en particulier, comme de la part d'autres pays occidentaux, une hausse significative et de ce fait suspecte des exportations baltes vers les pays d'Asie centrale, laissant soupçonner des actions de contournement des sanctions).

Maintenir des liens étroits avec un voisin aussi menaçant fragilise évidemment la région et facilite les jeux d'influence menés par la Russie. Or, la présence russe dans les institutions locales et au cœur des projets publics reste conséquente. Certaines entreprises privées qui collaborent avec l'État sont en partie (voire totalement) affiliées à Moscou. Auquel cas se profile le risque d'actions d'espionnage industriel réalisé par les employés, au profit de la Russie. Les chantiers peuvent être surveillés sans difficulté par des individus externes. Ces activités de renseignement sont facilitées par le manque de politiques mises en œuvre pour assurer la sécurité des projets. Au sein même des gouvernement baltes, des chefs de projet, par exemple issus des minorités russophones, peuvent parfois brouiller les informations ou tirer profit des fragilités de l'organisation.

Dès le début des années 2000, la menace russe s'est fait sentir concrètement dans l'espace balte. En 2008, l'invasion de la Géorgie par la Russie a déclenché une première alarme. Puis, en 2014, l'invasion de la Crimée a suscité une inquiétude encore plus sérieuse dans chacun des pays baltes. Le déploiement, à partir de 2017, de troupes otaniennes dans ces trois pays a constitué un signal fort à l'attention de la Russie, et un symbole supplémentaire de leur résolution à s'émanciper. Néanmoins, au niveau institutionnel, les changements sont restés limités et, hormis la construction par la Lituanie d'un terminal de GNL à Klaipeda, cette perception n'a pas donné le coup de fouet décisif, permettant de lancer ou d'achever des projets d'infrastructures assurant la sécurité des trois pays.

Le début de la décennie 2020 marque un tournant. La crise sanitaire puis l'invasion à grande échelle de l'Ukraine ont plongé la région dans une véritable angoisse existentielle. Alors que l'heure est aux sanctions contre la Russie, une rapide adaptation s'est imposée aux pays baltes, visant à s'émanciper totalement du marché russe. N'en persistent pas moins encore des faiblesses infrastructurelles potentiellement exploitables par Moscou.

Après 2022, les infrastructures pour plus de sécurité

La taille modeste des trois pays et leur indépendance relativement récente limitent leurs capacités économiques et les contraignent à gérer des budgets limités, impliquant un calcul précis préalable à tout investissement. Comment gérer simultanément la stricte orthodoxie budgétaire liée à leur appartenance à l'UE, l'objectif de stabilité économique, tout en continuant d'amortir les coûts de la crise sanitaire, de l'inflation liée à l'abandon du marché russe et au respect des sanctions contre la Russie, mais aussi d'un soutien résolu et financièrement exigeant à l'Ukraine, tout en respectant scrupuleusement leurs engagements financiers en tant que pays membres de l'OTAN ? Comment, dans le même temps, trouver les ressources pour accélérer la déconnexion du réseau électrique BRELL (Bélarus, Russie, Estonie, Lettonie, Lituanie ; la déconnexion, initialement prévue pour fin 2025, devrait être effective dès février 2025) et la connexion aux réseaux centre et nord-européens, *via* le PIMERB (Plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la Baltique) ?

La réorientation urgente des priorités économiques de ces pays peut contribuer à détourner leur attention des projets infrastructurels, même si transport et énergie sont plus que jamais synonymes de sécurité. Conscients de leurs fragilités, les pays baltes sont désormais engagés dans une course pour rattraper le temps perdu. Il ne s'agit pas seulement de réduire les flux commerciaux qu'ils entretenaient jusque récemment avec la Russie (déjà bien entamés) par une meilleure intégration au marché européen mais, sans doute, de jouer un peu plus la carte de la coopération et de la solidarité intra-balte, sans y voir une fragilisation de la souveraineté.

Vignette : Rail Baltica (source : RB Rail AS).

* Margherita Zaia est étudiante de finnois (licence LLCER) à l'Institut national des langues et civilisations orientales (Inalco).

Lien vers la version anglaise de l'article.

Pour citer cet article : Margherita ZAIA (2024), « États baltes : les infrastructures de transport et d'énergie, des gages de souveraineté trop négligés », *Regard sur l'Est*, 27 mai.

Retour en haut de page

date créée
27/05/2024
Champs de Méta
Auteur-article : Margherita Zaia*