

Riga, un port avant d'être une ville?

Description

En 2010, le Port de Riga a célébré son 810^e anniversaire. Il a donc un an de plus que la ville de Riga. L'histoire de la capitale, son développement et sa prospérité sont intrinsèquement liés à ceux de son port, c'est-à-dire au rôle important joué par les activités commerciales.

La Lettonie possède dix ports maritimes. Les deux principaux sont ceux de Riga et de Ventspils, qui font partie intégrante d'une façade maritime spécifique en Baltique orientale. Situé de part et d'autre du fleuve Daugava, le port de Riga propose 13 kilomètres de quais pouvant accueillir des navires d'un tirant d'eau allant jusqu'à 14 mètres. De 13,5 millions de tonnes en 2000, le trafic y est passé à 36 millions de tonnes en 2012. Cette croissance ne doit pas masquer les importantes fluctuations qu'ont connues les opérations portuaires au cours des dernières années. Les évolutions économiques et politiques en Lettonie ont évidemment affecté le port de Riga, qui a dû lui-même ajuster ses échanges et ses partenaires commerciaux. Cette adaptation est passée par la modernisation des infrastructures du port, des superstructures[1], et enfin par une amélioration de la gestion et de la gouvernance.



Un port historiquement important

Le port de Riga est une plaque tournante du commerce régional depuis l'époque de la Ligue hansatique. Il fut fondé en 1200 par l'archevêque Albert de Buxhövden, Allemand de haute noblesse venu évangéliser les contrées baltes, avec le soutien du pape Innocent III. Lors de son entrée dans la Ligue hansatique en 1282, Riga est déjà un port important et une grande ville commerciale qui participe activement aux approvisionnements en ambre, lin et bois. Aujourd'hui, comme la plupart des anciens ports hansatiques, Riga reste actif à l'échelle transnationale, prenant largement part aux flux d'échanges et aux réseaux institutionnels baltes qui sont apparus après la fin de la guerre froide.

Depuis 1999, une réorientation des trafics s'est opérée en mer Baltique. Dans ce cadre, le gouvernement letton a déployé peu d'efforts pour restructurer les activités de Ventspils, lui préférant le port de Riga dans la mise en œuvre du Plan de développement national 2007-2013. L'importance de ce port dans l'économie lettone est non négligeable puisqu'il contribue déjà à environ 3% du PIB du pays. Le pari qui est fait par les élites politiques lettones est que l'augmentation potentielle de son activité pourrait aider le pays à stabiliser son économie sur le long terme. Mais en 2010, environ 20.000 personnes étaient salariées par des entreprises dont l'activité est connectée au port, chiffre qui devrait croître d'environ 5.000 personnes dans les années à venir. Comme les principaux ports de la région baltique, Riga est

avant tout d'œfini par sa centralitœ, cœest-œ -dire son degrœ de complexitœ fonctionnelle, qui lui confœre une puissance dœattraction sur une rœgion. Autrement dit, son poids est non seulement fonction de son niveau dœinsertion dans les rœseaux des opœrateurs de transport et de leurs infrastructures portuaires, mais œgalement de sa dimension urbaine et œconomique.

Riga est un port foncier[2]: comme dans les autres ports lettons, les quais et les infrastructures restent la propriœtœ de l'œtat (ou des gouvernements locaux) alors que les superstructures et les œquipements peuvent œtre privatisœs. Il est administrœ par une entitœ publique, le Port Commercial de Riga (*Rœgas Tirdzniecœbas osta*). Depuis 1996, une loi portant crœation dœune zone œconomique libre dans le pœrimœtre du port permet dœoctroyer des exonœrations fiscales aux entreprises qui sœinstallent dans la zone portuaire. Le port lui-mœme comprend divers territoires, rœpartis sur les deux rives de la Daugava. Ils peuvent œtre classœs en deux groupes, ceux situœs sur la rive droite (surchargœ) œtant Mangaœsala, Audupe-Rœnœœi, Vecmœlgrœvis, Sarkandaugava, Kundziœsala et Vœjzaœsala, et ceux situœs sur la rive gauche (qui offre des potentialitœs fonciœres) œ savoir Daugavgrœva, Krievu sala, Spilve et Voleri.

Les opœrations de manutention sont dominœes par l'œentreprise Port Commercial de Riga. Parmi les manutentionnaires prœsents sur le port, les principaux sont œ *Baltic Container Terminal*, œ qui traite environ 80% des conteneurs y transitant, et œ *Riga Central terminal*, qui gœre le bois. Les marchandises diverses semblent œgalement laisser peu œ peu de la place aux vracs secs qui reprœsentent dœsormais prœs de 60% du trafic total. Les principales cargaisons consistent donc actuellement en marchandises diverses, bois, charbon, engrais, produits pœtroliers et produits alimentaires. Dœautres trafics sont plus anecdotiques, comme les lignes rouliœres[3] entre Riga et Stockholm ou Riga et Lœbeck (731.000 passagers en 2012).

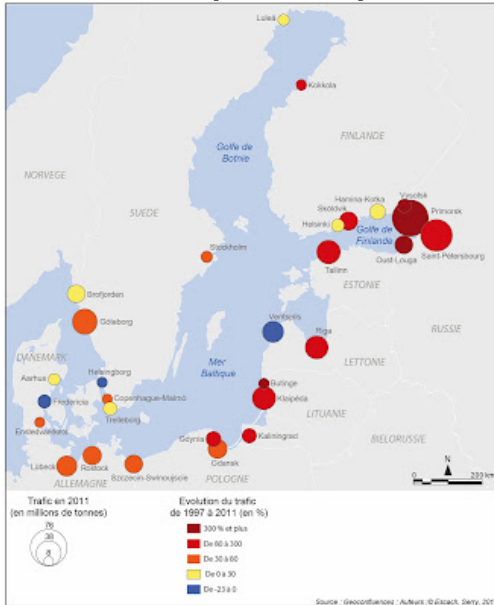
Le port de Riga possœde, par ailleurs, de bonnes correspondances ferroviaires vers l'œEstonie (Tartu), la Russie (Pskov, Saint-Pœtersbourg, Moscou), le Bœlarus (Vitebsk) et la Lituanie (œiauliai, Panevœœys, Vilnius). Cette insertion dans les rœseaux terrestres a bien sœr beaucoup œ voir avec le rœle dominant de Riga en tant que port de transit.

Un port de transit dynamique

L'œindustrie lettone des transports vit en effet œ 90% du trafic de transit en provenance et œ destination de la Communautœ des œtats indœpendants (CEI). Ces activitœs de transit ont contribuœ œ 6,6% du PIB letton en 2010. Approximativement 80% du trafic du port de Riga implique du transit vers ou en provenance de ces pays.

Riga œœcomme Ventspils qui, lui, est spœcialisœ dans les hydrocarburesœ est avant tout un port de transit, cœest-œ -dire un port dont le trafic est dominœ par des flux en provenance et œ destination dœœtats tiers. La croissance du trafic du port de Riga en a fait en 2012 le premier port non-russe de la Baltique orientale, en concurrence directe avec le port lituanien de Klaipœda[4]. Sur cette rive orientale, hormis les ports russes, ceux de Riga et de Klaipœda sont les plus dynamiques. Les ports de la Baltique sont en majoritœ des ports dœhinterland gœnœralistes, comme Riga qui a connu un trafic de 36 millions de tonnes en 2012, soit son maximum jamais atteint (contre 35 millions de tonnes œ Klaipœda et 30 œ Ventspils). La croissance des exportations dans le port de Riga est, pour l'œessentiel, due aux vracs secs, et seulement dans un deuxiœme temps aux hydrocarbures.

Carte: Les 30 premiers ports de la Baltique en 2011



Le port de Riga est donc, avec Ventspils, et dans une moindre mesure Liepāja, un élément clef du système qui fait de la Lettonie un pays de transit. En effet, chaque année, ce sont environ 60 millions de tonnes de marchandises qui transitent par les ports lettons. Ces marchandises, pour l'essentiel en provenance ou à destination de la Russie ou du Bélarus, sont à 80% acheminées par rail.

Ce rôle primordial des ports de la Baltique orientale pour la CEI se retrouve dans l'acheminement des conteneurs vers les zones de consommation, à savoir la région de Moscou et l'économie de la Russie et quelques destinations plus lointaines. Riga affirme bien comme une des portes d'entrée privilégiées du fret à destination de la CEI. L'héritage soviétique vient renforcer cette fonction puisque la plus grande part du fret international entre Baltique et CEI est constituée de fret ferroviaire. Pour encourager le trafic des conteneurs, le port et les compagnies ferroviaires mettent d'ailleurs en place des trains-blocs vers la CEI (Russie, Ukraine, Asie centrale) mais aussi vers l'Afghanistan et la Chine. Par exemple, le «Baltic-transit» est un service de trains-blocs entre Riga et Almaty (Kazakhstan), avec deux trains de conteneurs par semaine et un temps de transit de 8 à 10 jours. En Lettonie, le train est exploité par Cargo LDZ et, plus loin, par la Société *FIT Company of Russia*, filiale de Fesco (*Far Eastern Shipping Co*).

Le port de Riga se positionne résolument sur ce créneau du transit et base son développement sur ces activités, que ce soit sous forme conteneurisée ou dans le transport de vrac secs.

Perspectives et développement

À l'époque soviétique, le port de Riga était spécialisé dans le trafic conteneurisé. Cette caractéristique persiste, même si ce type de trafic a connu une croissance plus faible que celle des autres ports de la région jusqu'au début des années 2010. Toutefois, le port de Riga est aujourd'hui le mieux desservi des ports baltes par des lignes régulières conteneurisées avec 57 liaisons opérationnelles, pour la grande majorité hebdomadaires. Sur la rive orientale de la Baltique, seul Saint-Petersbourg est mieux connecté. Si ce dernier manutentionne plus de 2 millions d'EVP[5] à l'année, Riga se positionne d'ailleurs (avec

Klaipėda) comme un leader régional, pouvant se targuer d'un trafic de 363.000 EVP en 2011.

D'ailleurs, parmi les trois projets d'investissement aujourd'hui d'actualité dans le pays figure un nouveau terminal conteneurisé, sur l'île de Kundziņa. Celui-ci, d'une capacité de plus de 200.000 EVP par an, devrait être inauguré en 2015.

Deux autres principaux projets visent à renforcer les atouts du port de Riga et à pallier ses principales limites. D'une part, un nouveau terminal de vrac sec est en construction sur l'île de Kundziņa et entrera en service en 2014, offrant une nouvelle capacité de 2,8 millions de tonnes par an. D'autre part, le principal projet de développement, d'une tout autre ampleur, concerne la rive gauche. La rive droite de la Daugava concentre en effet les trafics, ce qui la place face à de nouveaux problèmes: l'augmentation des volumes de fret a provoqué un débat sur l'opportunité d'accroître l'efficacité des terminaux existants afin de pouvoir concurrencer les ports voisins. L'un des principaux problèmes du port est sa proximité du centre-ville. De ce fait, il est impossible d'étendre le territoire portuaire. Par ailleurs, les nuisances sonores et la pollution provenant de l'exploitation des terminaux sont multiples. Cela a conduit l'autorité portuaire à poursuivre un projet de développement à Krievu sala, sur la rive gauche, dans le but de transférer certaines activités. Après trois ans de discussions et poursuites judiciaires, le projet a été approuvé en 2011 et la première tranche, dédiée au vrac sec, est actuellement en phase de construction. À terme, cette extension à l'ouest de la ville permettra au port de Riga de manutentionner 22 millions de tonnes supplémentaires chaque année. Qui plus est, environ 2.000 personnes seront impliquées dans la mise en œuvre du projet de Krievu sala.

D'autres projets visent à renforcer la place portuaire de la capitale lettone, notamment la construction d'un terminal GNL et d'un terminal pétrolier à Bolderāja, en aval de la rive gauche de la Daugava. Si ces projets d'infrastructures sont indispensables pour mettre en avant un réel potentiel de développement, celui-ci impose toutefois une réflexion sur la gouvernance du port, mais aussi sur celle du binôme ville-port, surtout dans ce cadre particulier qui est celui d'une capitale.

Notes :

[1] Dans les ports, on fait généralement la distinction entre infrastructure (quais, bassins, routes, digues?) et superstructures, ces dernières correspondant principalement aux installations nécessaires aux opérations de manutentions (grues, portiques, terminaux?).

[2] Dans un port foncier (ou *Landlord Port*), l'autorité portuaire est responsable de l'orientation stratégique de l'installation, gère le domaine patrimonial, réalise les infrastructures et distribue les concessions.

[3] Le navire roulier est conçu pour le chargement et le déchargement rapide par roulage de véhicules.

[4] Nicolas Escach & Arnaud Serry, «Les ports de la mer Baltique entre mondialisation des échanges et régionalisation régionale», *Géococonfluence*, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient7.html>.

[5] L'équivalent vingt pieds ou EVP est l'unité de mesure des conteneurs qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

Vignette : Kundziņa. Source: Arnaud Serry

* Maître de conférence en géographie, Université d'Orléans.

date création

15/12/2013

Champs de M@ta

Auteur-article : Arnaud SERRY*