

Le nouvel aménagement portuaire russe dans le golfe de Finlande

Claude CABANNE

IGARUN-Nantes
Géolittomer-Nantes LETG UMR 6554-CNRS
B.P. 81227
44312 – NANTES Cedex 3

Anatoly VARNAKOV

Ingénieur, Directeur général
"Eskomstroimontaj-service"
SAINT-PÉTERSBOURG
Russie

Oleg EFIMOV

Doctorant de l'Académie Maritime de l'amiral Makarov
SAINT-PÉTERSBOURG
Russie

Résumé : Après la disparition de l'URSS, Saint-Pétersbourg est devenu le seul grand port russe de la mer Baltique, ce qui lui a permis de développer son trafic. Mais cela ne suffit pas à assurer les échanges de la Russie sur cette façade. Cinq projets nouveaux ont été élaborés et commencent à prendre forme dans le golfe de Finlande, deux au nord-ouest de Saint-Pétersbourg sur le rivage de l'isthme de Carélie, trois à l'ouest entre la ville et la frontière de l'Estonie.

Mots-clés : Port. Trafic. Projet portuaire. Terminal pétrolier. Aménagement régional. Russie.

Abstract : When URSS disappeared, Saint-Petersburg was the alone russian harbour on the Baltic sea ; so his traffic raises. But it is not enough for the Russian Baltic trade. Five new projects are beginning around Finland Golf, two at the North-West of Saint-Petersburg along the Carelian isthmus, three at the west between the town and the Estonian boundary.

Key words : Harbour. Traffic. Port Project. Oil Terminal. Regional Planning. Russia.

La disparition de l'URSS en 1991 et son redécoupage en différents États indépendants ont profondément modifié les conditions du transport maritime dans la mer Baltique et le golfe de Finlande. Les deux grands ports baltes de Ventspils (35,6 millions de tonnes en 1989) et de Klaïpeda (20,3 millions de tonnes) sont désormais l'un en Lettonie, l'autre en Lituanie, de même que ceux de Tallinn (11,7 millions de tonnes en 1994) et de Novotallinsky (5,3 millions de tonnes) en Estonie ainsi que Riga (7 millions de tonnes) en Lettonie. La Russie indépendante ne disposait sur le golfe de Finlande au début des années quatre-vingt-dix que de Saint-Pétersbourg et de Viborg. Le second avait une activité modeste et le premier, avec à peine 11 millions de tonnes de trafic en 1990, n'a pas même de terminal pétrolier, les exportations de brut ayant été orientées prioritairement, dans le cadre soviétique, vers Ventspils.

En 1993, pour pallier les difficultés du transport maritime national qui existent aussi en mer Noire sur laquelle la Russie ne dispose plus que d'une modeste façade avec Novorossiisk, le ministère russe des Transports a élaboré un programme "Renaissance de la marine marchande", programme ambitieux dont l'achèvement était prévu pour 2000 mais qui sera reconduit de fait en 2005.

Dans le cadre de ce programme, cinq nouveaux ports sont prévus dans le golfe de Finlande :

- à Primorsk, à 130 km de Saint-Pétersbourg, sur la route de Viborg, un port pétrolier et un terminal gazier ;

- dans l'île de Vissotsk, à 170 km de Saint-Pétersbourg, au sud de Viborg un port pour les vracs et le bois ;
- à Oust-Louga, sur la rive sud du golfe de Finlande à une centaine de kilomètres à l'ouest de Saint-Pétersbourg, près de l'embouchure de la Louga et de la frontière estonienne, un port à vocation multiple, conteneurs, vracs, céréales, bois ;
- à Boukhta Batareinaia, à 60 km à l'ouest de Saint-Pétersbourg, dans la baie Batareinaia, un second port pétrolier relié par oléoduc à la raffinerie de Kirichi ;
- à Lomonossov, un port à conteneurs, à bois et à produits réfrigérés.

Enfin on a développé le site même de Saint-Pétersbourg dont le trafic a doublé au cours des années quatre-vingt-dix et qui est le principal bénéficiaire de la coupure politique entre la Russie et les États baltes, même si ceux-ci continuent à assurer une partie des échanges de la Russie. Ainsi Lukoil, première société pétrolière russe est actionnaire de la société lettone Ventspils Nafta qui exporte à Ventspils, principal terminal pétrolier de la mer Baltique.

I - LA NAISSANCE DU PORT DE SAINT-PÉTERSBOURG

Le port de Saint-Pétersbourg est né, comme la ville, en 1703, en même temps que la bourse et Gastiny Dvor. Le premier bateau étranger, un Hollandais, le "Madame Anne", est arrivé à l'embouchure de la Neva en novembre 1703 suivi en 1704 par un bateau anglais. Mais c'est seulement en 1713 que Saint-Pétersbourg sera officiellement ouvert au trafic international.

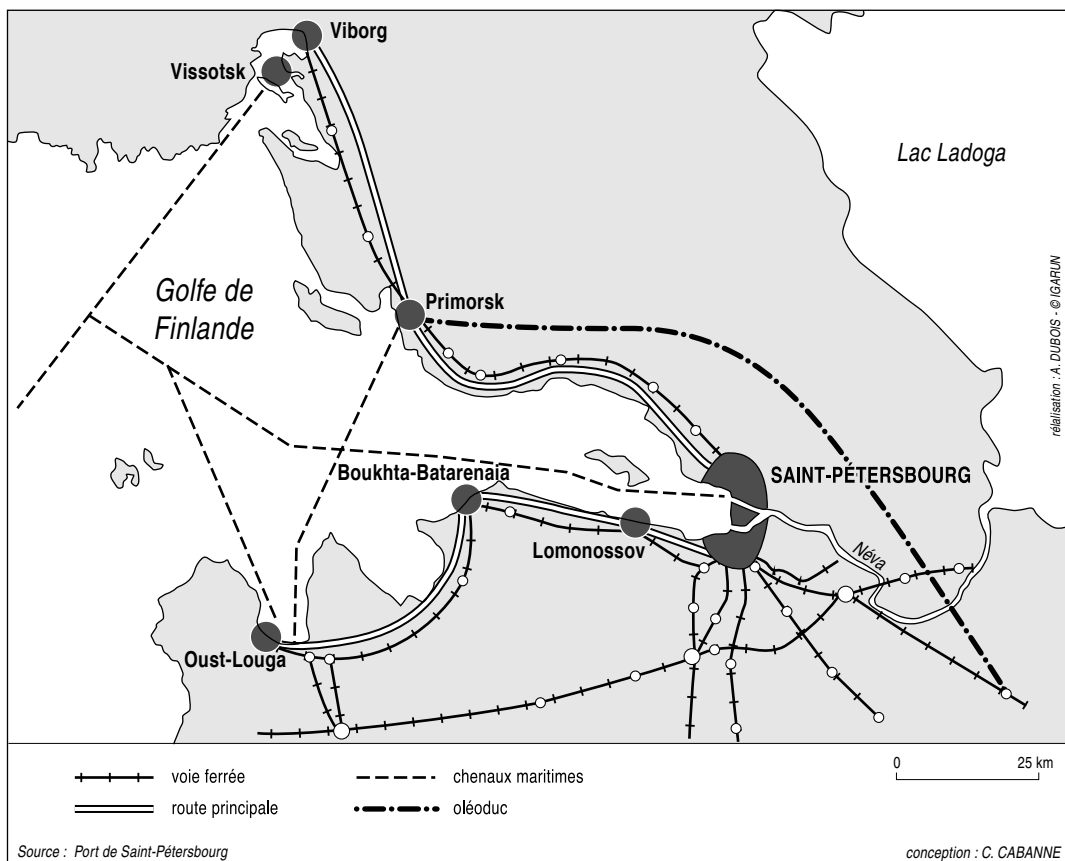


Fig. 1 : Les implantations portuaires russes dans le golfe de Finlande

Le premier port se situe sur la rive droite de la Neva, celle du quartier Petrogradskaia. Au moment de la construction de l'Amirauté il s'étend aussi sur la rive gauche, à l'aval de l'actuel musée de l'Ermitage. Le port est ainsi au cœur de la ville telle que Pierre le Grand l'a planifiée, en considérant que l'île Vassilievski en serait le centre. D'ailleurs les bateaux apportent comme lest des pierres qui servent à construire la cité. Mais les grands bateaux ne peuvent pas accéder à Saint-Pétersbourg même. Le port est desservi par un chenal naturel de faible profondeur à travers la baie de la Neva et les marchandises des grands vaisseaux sont débarquées sur l'île Kotlin, là où Kronstadt est fondée. Elles sont ensuite acheminées par des barges ou des petits bateaux jusqu'à Saint-Pétersbourg. Ce transbordement est un handicap important. Il s'écoule généralement deux semaines entre le débarquement à Kotlin et l'arrivée des marchandises sur les quais de la ville c'est-à-dire autant de temps que dure le voyage de Londres à Kotlin.

Ce problème de la médiocre accessibilité de Saint-Pétersbourg devient de plus en plus aigu au XIX^e siècle avec l'avènement de la flotte à vapeur et l'accroissement du tonnage moyen des navires. De 1842 à 1876 on élabore une quinzaine de projets pour un nouveau port. Au bout de trente ans d'hésitations, la décision est enfin prise de construire le port à l'extrémité d'un chenal maritime artificiel à partir de l'île Kotlin jusqu'à l'emplacement de l'actuel pont du Lieutenant Schmidt. Poutilov qui a prévu sa localisation achète de vastes terrains à proximité pour construire sa célèbre usine devenue Kirov pendant l'ère soviétique. C'est le tsar lui-même qui achète l'île Goutouevski où l'on installe le port que Poutilov réunira, par une ligne de chemin de fer, à son usine. Poutilov obtient aussi la concession de la construction du chenal qui demandera dix ans de 1875 à 1885. Finalement, 32 kilomètres d'un chenal maritime creusé à 6,7 mètres de profondeur permettront au tsar Alexandre III d'inaugurer le port moderne de Saint-Pétersbourg le 15 mai 1885.

De multiples aménagements sont effectués au cours des années suivantes, notamment le creusement d'un bassin à bois et à céréales avec un élévateur qui aura, à la fin du XIX^e siècle, une capacité de stockage de 100 000 tonnes, ce qui était considérable à l'époque. Aux quais en bois de la première génération succèdent des quais en pierre notamment pour le charbon.

Le trafic augmente régulièrement. On importe du coton, des métaux, des machines, des produits chimiques, du vin, de l'huile et on exporte des produits agricoles et même du pétrole pour lequel on a des installations de stockage d'une capacité de 24 000 tonnes. Le fret principal à l'importation est le charbon qui vient principalement d'Angleterre et à l'exportation les céréales vers la Scandinavie, les îles britanniques et l'Europe centrale. À la veille de la Première Guerre mondiale, le trafic annuel de Saint-Pétersbourg est de 6,5 millions de tonnes et le chenal maritime a été approfondi, en 1912, à 28 pieds au lieu de 22.

Le trafic disparaît pratiquement pendant 10 ans ne reprenant qu'à la fin de 1923. La Seconde Guerre mondiale provoquera de nouvelles destructions. On commencera à reconstruire dès janvier 1944 après la levée du siège par les Allemands et le port de Leningrad reprend son activité à l'automne 1944. Au cours des années cinquante, soixante et soixante-dix de nombreuses infrastructures sont construites, quais, zones de stockage, routes, voies ferrées. En 1978 on installe un terminal moderne à conteneurs mais le trafic pétrolier reste dévolu à Ventspils. Avec la fin de l'URSS, le statut du port et les constitutions d'exploitation se trouvent brutalement modifiés.

II - LE PORT DE SAINT-PÉTERSBOURG AUJOURD'HUI

C'est le port russe le plus actif de la mer Baltique avec un trafic de 35 millions de tonnes en 2001. Il vient au second rang en Russie après Novorossiisk mais dépasse ce dernier si l'on exclut les hydrocarbures. Il est accessible toute l'année, l'hiver à l'aide de brise-glaces par un chenal maritime long de 27 milles restauré à partir de 1997 qui accepte des navires de 11 mètres de tirant d'eau et de 260 mètres de long.

Le port s'étend sur 269 hectares. Il dispose de 100 hectares de stockage dont 10 sont couverts. Il n'y a pas d'installations spécialisées pour les céréales qui vont directement du bateau au train ou au camion et vice-versa. Le chemin de fer est aussi présent avec 46,8 kilomètres de voies ferrées dans l'enceinte du port et des projets d'extension existent ainsi que pour le réseau routier.

Lors de l'indépendance de la Russie, il n'y avait pas de terminal pétrolier. En 1995 on a créé la société POT (Petersbourg Oil Terminal) qui a investi 45 millions de dollars dans cette construction dont 32 millions fournis par ses fonds propres et 13 millions de prêts internationaux ou locaux (BNP-Dresden Bank, International Moscou Bank, Tokobank). Le terminal a été opérationnel en février 1999. Depuis les travaux se sont poursuivis. Sa capacité a été portée de 3,5 millions de tonnes de produits pétroliers par an à 6 millions de tonnes en 2000. Le coût total des travaux d'ici 2004 sera de l'ordre de 150 millions de dollars, orienté surtout vers l'exportation de produits élaborés par la raffinerie de Kirichi qui sont transportés par oléoduc. Ce terminal n'est pas en concurrence directe avec celui qui a été ouvert en 2001 à Primorsk pour le pétrole brut.

Saint-Petersbourg est le principal port russe pour le trafic de conteneurs. Les installations ont été modernisées à partir de 1998 et le trafic en 2001 a augmenté des deux tiers en tonnage et de 85 % en nombre sur l'année précédente. Il atteint près de 7 millions de tonnes et 400 000 conteneurs. Saint-Petersbourg est la tête d'un corridor européen qui va jusqu'à la Caspienne et l'Iran via l'axe de la Volga et le nouveau port d'Olya au sud d'Astrakhan dans le delta. Ce corridor de transport multimodal a pour opérateur la société Kaspiski Container mais en août 2001 une deuxième entreprise s'est mise en place, joint-venture créée par la société russe Sovfrakht dont le chiffre d'affaires a été de 190 millions de dollars en 2000 et l'entreprise iranienne Khazar Shipping Co (60 millions de dollars de CA). En 2001, pour promouvoir ce corridor on a entrepris la reconstruction de 2 postes d'amarrage pour les tankers fluviaux de 5 000 tpl.

D'autres infrastructures ont été développées. Le terminal réfrigéré construit au milieu des années quatre-vingt-dix a été agrandi jusqu'à une capacité de 1,8 million de tonnes en 2000. En 2002 on inaugurerait un complexe de déchargement d'engrais minéraux et de sel de potassium qui a nécessité plus de 11 millions de dollars d'investissements apportés en partie par la société Ouralkali qui en sera l'opérateur principal.

Le port a été privatisé. Fin 2001 les actions de la puissance publique sont partagées entre deux administrations nées directement du processus russe de privatisation, le comité de gestion des Biens d'État de Saint-Petersbourg (28,8 %) et le comité des Biens de la Fédération de Russie (20 %). Mais l'actionnaire principal est la société Nasdor Incorporated (49,4 %) dont le siège social est au Liechtenstein et dont les capitaux proviennent certainement d'argent ayant fui la Russie. Nasdor Incorporated voudrait s'assurer la majorité en rachetant les parts des petits porteurs (1,8 %) mais il est aussi possible que la Fédération de Russie mette ses actions aux enchères sur le marché.

Cette lutte pour le contrôle du port est liée à son rapide essor et ses bonnes perspectives de développement à court terme. Le trafic est passé de 22,5 millions de tonnes en 1997 à 21,6 en 1998, baisse due à la crise financière du mois d'août et à l'effondrement des importations mais il a rapidement repris son mouvement ascendant, 28,9 millions de tonnes en 1999, 31,6 millions en 2000 et 35 en 2001. Encore le trafic de 2001 a-t-il subi les effets négatifs d'une grève fin juillet-août due à une décision du gouvernement d'obliger les pilotes privés à s'associer à la compagnie d'État du pilotage dans le chenal et le port.

De nombreuses entreprises sont implantées dans l'enceinte portuaire. Elles paient un loyer au port et réalisent directement les opérations qui les concernent en utilisant le matériel du port. Certaines sont particulièrement importantes comme celle qui gère le terminal pétrolier, les deux entreprises pour le trafic des conteneurs ou le terminal à bois.

Le port à bois a été créé entre 1950 et 1970 avec 4 postes d'amarrage maritime et 2 postes fluviaux. À partir de 1997 il a été modernisé avec la mise en exploitation d'un atelier de séchage, d'un centre de tri

et d'emballage d'une capacité annuelle actuelle de 300 000 m³. Il est devenu le plus grand port spécialisé du nord-ouest de la Russie. Il couvre 100 ha soit plus du tiers de l'espace portuaire et dispose de 8 ha de stockage couvert soit les quatre cinquièmes des superstructures de ce type. Il peut accueillir des navires de 9,7 mètres de tirant d'eau et de 250 mètres de long. On y manipule non seulement les bois sciés, traités ou en grumes mais aussi le papier et la cellulose.

Dans le trafic du port, les postes les plus importants en 2001 sont les produits pétroliers (21,5 %), les métaux (22,4 %), les conteneurs (15 %), la houille et les minerais (10 %), les bois, papier, cellulose (8 %), les productions de l'industrie chimique (10 %), les produits réfrigérés (7,7 %). Le reste est constitué des céréales, des produits alimentaires divers non réfrigérés et du fret général.

Les projets d'investissement portent d'abord sur le développement du trafic des conteneurs, en plein essor depuis trois ans. Des quais profonds sont prévus sur l'île Gribianka pour l'accueil des porte-conteneurs de grand tonnage. Cette volonté d'augmenter les possibilités de réception de grands navires est une constante du port de Saint-Petersbourg et se traduit dans l'ensemble de l'enceinte portuaire par des réparations et allongements de quais comme pour le quai 64 ou par la création de postes d'amarrage profond plus nombreux.

En outre on veut construire cinq chambres réfrigérées de 3 000 tonnes chacune alors qu'une seule est en exploitation et installer un complexe de transbordement des grumes capable de traiter 1 million de m³ par an.

III - L'IMPLANTATION DES NOUVEAUX PORTS

Le projet le plus avancé est celui de Primorsk, au sud de Viborg, à 130 km au nord-ouest de Saint-Petersbourg. Il est destiné en priorité à exporter du pétrole brut et des condensats mais aussi des produits pétroliers et des produits chimiques liquides. Le pétrole brut est acheminé depuis les gisements du nord de la Sibérie, notamment de la région Timan-Petchora par un nouvel oléoduc construit par Transneft, le BTS (Baltic Pipeline Système) dont le coût était évalué à 520 millions de dollars et qui accroît la capacité d'exportation de la Russie de 240 000 barils/jour soit 12 millions de tonnes par an. À terme Primorsk devrait écouler annuellement 29 à 30 millions de tonnes de pétrole brut. Dès la fin de 2002 le BTS devrait débiter 18 millions de tonnes d'huile par an. Comme toujours les prévisions de coût ont été dépassées. La mise en place d'une capacité de transport de 12 millions de tonnes par le BTS a nécessité 450 millions de dollars et l'extension à 18 millions de tonnes, 200 millions de dollars supplémentaires. Le port a été ouvert le 27 décembre 2001 avec le remplissage d'un premier pétrolier.

Au total Primorsk est prévu pour un trafic annuel de 45 millions de tonnes. Au pétrole devrait s'ajouter la construction d'un terminal gazier opérationnel en 2005 avec une capacité annuelle de transbordement de 1 million de tonnes d'ammoniac et de 1 million de tonnes de gaz liquéfié associé. L'investissement dans le port de Primorsk devait se monter à 1,7 milliard de dollars. À terme les deux milliards de dollars seront nettement dépassés.

À 100 km à l'ouest de Saint-Petersbourg sur la côte sud du golfe de Finlande on implante le port d'Oust-Louga. Le site naturel présente des inconvénients. À son embouchure, la rivière Louga est chargée en alluvions, le port est grand ouvert aux vents forts du nord et du nord-ouest et la dérive côtière est particulièrement rapide. Il a donc fallu prévoir un chenal très long avec un angle d'accès aux quais qui permette d'assurer la sécurité. Les inconvénients du site ont même pu faire croire pendant un certain temps que le projet était surtout destiné à voir des investissements de la Fédération de Russie se faire dans l'oblast de Leningrad. Les travaux ont débuté en 1996. On a créé un vaste plan d'eau de 1 200 hectares avec 10,7 km de quais et des postes d'amarrage de 9 à 15 mètres de profondeur.

Oust-Louga est un projet ambitieux pour une capacité finale de 35 millions de tonnes avec une première tranche à 17 millions de tonnes. Les débuts ont été freinés par des problèmes de crédit et la

crise financière d'août 1998. Les développements les plus importants concernent la mise en place d'un terminal d'exportation de charbon de 8 millions de tonnes par an, construit avec la garantie de la Fédération de Russie, d'un terminal pour le transport des engrais installé avec l'appui de Silvinit, firme concurrente de la société d'engrais Ouralkali installée dans le port de Saint-Pétersbourg. Mais le port est à vocation multiple avec un terminal prévu pour les conteneurs (3,5 millions de tonnes de trafic espéré à terme), des quais de fret général, des installations pour les céréales et pour exporter des minerais, du soufre, un port à bois et une petite base pétrolière de 2 millions de tonnes. Enfin un ferry est mis en place entre Oust-Louga et l'île de Rügen en Allemagne pour transporter jusqu'à 103 wagons par voyage. Un consortium de transport germano-russe a été créé à cet effet.

Au nord du golfe de Finlande, et du port pétrolier de Primorsk se situe sur l'île de Vissotsk, à 170 km de Saint-Pétersbourg un projet orienté surtout vers le bois et les vrac. L'île possède des routes et des voies ferrées. Vissotsk pourra accueillir des navires de 200 mètres de long grâce à 8,8 mètres de tirant d'eau dans le chenal.

On prévoit un fonctionnement toute l'année pour les 4 quais de 600 mètres de long avec l'aide de brise-glaces en hiver. Compte tenu de la nature pondéreuse du trafic, le bois, le port doit occuper 34,2 ha dont 22 hectares de stockage ouvert, le stockage fermé se limitant à 2 400 m².

À l'est d'Oust-Louga, à 60 km de Saint-Pétersbourg, se trouve la baie Batareinaia. Comme Primorsk c'est d'abord un projet de port pétrolier capable d'exporter 15 millions de tonnes par an à terme grâce à la construction de deux quais pétroliers de 275 mètres de long et 14 mètres de profondeur. L'alimentation est prévue par oléoduc avec une première tranche de 7,5 millions de tonnes de produits pétroliers fournis par la raffinerie de Kirichi, mais on aura aussi des citernes dans l'enceinte du port pour le pétrole et les produits pétroliers. La première tranche a été commencée en juin 1997 par la société Sourgoutneftegaz, troisième entreprise pétrolière de Russie et propriétaire de la raffinerie de Kirichi dans l'oblast de Leningrad.

En dehors du trafic pétrolier, on prévoit un quai de 325 mètres de long et de 11,5 mètres de tirant d'eau pour le fret général.

La cinquième implantation russe nouvelle dans le golfe de Finlande est la plus controversée. Il s'agit de Lomonossov qui se situe dans la baie de la Neva à l'intérieur même de la zone de protection par la digue contre les inondations. Les mouvements écologiques craignent de ce fait une augmentation de la pollution de la baie. Projet le plus proche de Saint-Pétersbourg, le port de Lomonossov a ses partisans et un consortium international s'est mis en place pour sa réalisation. Il ne s'agit pas d'implanter un port à grand trafic et l'investissement prévu n'est que de 230 millions de dollars. Dès 1998, on a commencé par des stockages pétroliers d'une capacité de livraison de 500 000 tonnes par an. En 2000 on a entrepris une tranche de construction pour un trafic d'environ 2 millions de tonnes par an de transport de vrac entre la baie de la Neva et la plate-forme multimodale de Mouscron en Belgique, avec des installations à la fois pour les conteneurs, les produits réfrigérés et des quais pour le trafic ro-ro. Soit trois terminaux, à bois, pour les produits alimentaires et pour les conteneurs installés sur des polders attenants à la côte. L'accès est garanti aux navires de 7 mètres de tirant d'eau.

Ces projets et développements récents témoignent d'une ambition retrouvée de la Russie et d'un renouveau de l'activité maritime d'autant qu'en dehors de la mer Baltique des efforts ont été entrepris parallèlement à Mourmansk et à Arkhangelsk tandis que sur le littoral de l'océan glacial Arctique la société Lukoil, principale productrice de pétrole en Russie construisait, en 2000, son nouveau port pétrolier de Varendei.

Bibliographie

Business Bulletin, Mensuel. VS Department of commerce. Washington.

CABANNE C., SIDOROVA V. et TCHISTIAKOVA E., 1996. *La Russie aujourd'hui*. Paris, Sirey, 158 p.

CABANNE C. et TCHISTIAKOVA E., 2002. *La Russie. Économie et société*. Paris, A. Colin ; coll. U, 288 p.

MARCADON J., 1993. L'évolution récente de l'activité portuaire et maritime des pays de l'ex-URSS. Nantes, *Cahiers Nantais*, n° 40, pp. 101-114.

MARCADON J., 1998. L'évolution récente de l'activité maritime et portuaire dans les pays de la Baltique. Paris, *BAGF*, 4, pp. 428-436.

RADVANYI J., 2000. *La Nouvelle Russie*. Paris, A. Colin, 418 p.

The Petersburg Times, Saint-Pétersbourg, bi-hebdomadaire.

The Russia Journal, Moscou, hebdomadaire.