



***LA MER BALTIQUE :***  
***ENJEUX D'UN ESPACE MARITIME***  
***CONTRAIT***

*Mémoire de géopolitique*  
*du capitaine de frégate Xavier Tourneux*  
*dans le cadre du séminaire « Géopolitique des espaces maritimes »*

*Directeur : M. Hervé Coutau-Bégarie*

*Mars 2006*

## *FICHE DOCUMENTAIRE*

1. La mer Baltique : enjeux d'un espace maritime contraint.
2. 2006\_mémoire\_geop\_Baltique\_Tourneux.doc
3. Capitaine de frégate, marine, Tourneux Xavier , France
4. 22 mars 2006
5. Division B – groupe B2
6. Mémoire de géopolitique
7. Espace maritime contraint, notamment par sa géographie et ses ressources, la Baltique est représentative des mers étroites, des problèmes – aussi bien juridiques que liés au trafic maritime ou à l'utilisation de l'espace par les forces navales – qui peuvent y être rencontrés mais est aussi un excellent laboratoire des solutions à y apporter. Ses caractéristiques spécifiques en font d'autre part une mer tout particulièrement sensible en matière d'environnement ; sa préservation est aujourd'hui un enjeu majeur dont l'Union européenne est partie prenante. Enfin, elle est une des rares portes de sortie de la Russie vers la haute mer ce qui lui confère une importance stratégique majeure que les pays de l'Union ne peuvent plus ignorer.
8. Géopolitique – Espaces maritimes - Mer Baltique – Union européenne – Russie – Pays baltes – Suède – Finlande – Droit maritime international – Environnement – Trafic maritime



(Source : [www.wikipedia.fr](http://www.wikipedia.fr))

# LA MER BALTIQUE : ENJEUX D'UN ESPACE MARITIME CONTRAINT

## SOMMAIRE

### INTRODUCTION

#### PREMIÈRE PARTIE : UN ESPACE MARITIME CONTRAINT.

Une mer semi fermée.  
Quelles contraintes pour cet espace maritime ?  
Une mer comme obstacle ?

#### DEUXIÈME PARTIE : LES PROBLÈMES POSÉS EN BALTIQUE.

Une difficile application du droit de la mer.  
Une circulation maritime concentrée et facteur de risque.  
Des flottes militaires privées d'espace.

#### TROISIÈME PARTIE : DEUX ENJEUX GÉOPOLITIQUES MAJEURS.

La préservation de l'environnement.  
L'accès de la Russie à la mer.

### CONCLUSION

## INTRODUCTION

La Baltique est une entité géographique, mais aussi économique et culturelle qu'il est assez difficile de cerner avec précision. De nombreux termes génériques englobent cette partie du monde : zone baltique, mer Baltique, espace baltique ou encore de façon plus générique la Baltique. Ces différents vocables, que l'on retrouve employés aussi bien dans les organisations internationales que dans les grands titres de la presse ou d'ouvrages, recouvrent le plus souvent des réalités bien différentes : pays bordant directement cette mer ; ces mêmes pays auxquels viennent s'ajouter l'Islande et la Norvège, pays non riverains mais liés aux intérêts de cette région ; États baltes – Estonie, Lettonie et Lituanie – dans une acception restrictive. Cette confusion est finalement entretenue par le faible intérêt que cette région, proche mais méconnue, suscite, en particulier en France où l'Europe du Nord s'arrête le plus souvent en Allemagne, aux Pays-Bas ou au Danemark ignorant la Scandinavie. Ainsi, hormis quelques ouvrages de spécialistes tels Nathalie Blanc-Noël, bien peu d'études se penchent sur le cas de ce grand Nord de l'Europe, « aire géographique [qui] ne se trouve pas dans le champ traditionnel des intérêts politiques, culturels, voire économiques de la France »<sup>1</sup>.

Cependant, cette région a connu au cours des dix dernières années des renversements rapides et radicaux qui devraient à eux seuls éveiller l'intérêt commun. Des pays qui, hier encore, étaient de simples républiques de l'Union soviétique, sont aujourd'hui souverains et, fait encore impensable ou tabou il y a cinq ans seulement, membres de l'OTAN et de l'Union européenne. Ainsi, avec le dernier élargissement de 2004, le centre de gravité de l'Union s'est singulièrement déplacé vers l'Est et Paris n'a jamais été aussi proche de Tallinn ou Helsinki. Il n'est alors plus raisonnable et possible d'ignorer cette région et les enjeux qu'elle représente. Ces enjeux sont désormais, via l'Europe, aussi les nôtres.

Parent pauvre des études existantes, l'espace maritime en lui-même est au mieux rapidement évoqué voire, le plus souvent, simplement évacué ou omis. Or, la Baltique est bien avant tout une mer, une mer qui est presque aujourd'hui une mer intérieure de l'Union européenne et qui doit nous intéresser à plus d'un titre. Représentative par sa géographie des mers fermées et semi fermées, elle est un excellent exemple des problèmes qui peuvent être rencontrés dans ce type d'espace maritime mais est aussi un excellent laboratoire des solutions à y apporter. Ses caractéristiques spécifiques en font d'autre part une mer tout particulièrement sensible en matière d'environnement ; sa préservation est un enjeu majeur dont l'Union

---

<sup>1</sup> BLANC-NOËL Nathalie (dir.), La Baltique, une nouvelle région en Europe, Paris ; L'Harmattan, 2002, pp. 17-30.

européenne est partie prenante. Enfin, elle est une des rares portes de sortie de la Russie vers la haute mer ce qui lui confère une importance stratégique majeure que les pays de l'Union ne peuvent ignorer.

Ainsi, après avoir fait plus ample connaissance avec la mer Baltique et déterminé en quoi, au-delà de la pure géographie, cette mer est un espace contraint, aussi bien sur les plans de l'hydrologie, de la climatologie ou encore des ressources, il est intéressant de voir comment ces contraintes qui s'imposent à elle engendrent des difficultés représentatives de ce type d'espace maritime, à la fois d'ordre juridique, de circulation et de risque maritime ou encore d'utilisation de l'espace par les flottes militaires. Mer exemplaire mais aussi très particulière, la Baltique présente également deux enjeux spécifiques et d'importance que sont la gestion et la préservation de l'environnement et l'accès de la Russie à la haute mer qui méritent d'être développés.

## PREMIÈRE PARTIE : UN ESPACE MARITIME CONTRAINT.

Petite mer enclavée, excentrée par rapport aux grandes routes maritimes, il peut sembler aisé de conclure de façon abrupte que la Baltique ne possède que peu d'attraits et d'atouts. Au-delà des simples apparences, il convient cependant de se demander dans un premier temps quelles réalités cette mer représente sur le plan géographique avant d'étudier quelles sont ses caractéristiques moins évidentes et leurs conséquences directes. Ces dernières en font-elles vraiment un espace contraint ? La Baltique représente-t-elle un obstacle ou une véritable voie de communication ?

### 1.1. Une mer semi fermée.

La mer Baltique fait partie des petites mers du globe, il s'agit de sa première et plus évidente caractéristique géographique et il suffit de consulter un planisphère pour s'en convaincre. Elle ne représente avec ses 422 000 km<sup>2</sup> que 0,1 % de l'océan mondial ou encore 0,5 % de son débouché, l'océan Atlantique, dont elle peut être considérée comme une mer annexe<sup>2</sup>.

Elle est constituée de plusieurs parties bien marquées :

- la mer Baltique en elle-même entre les côtes baltes, suédoises et polonaises ;
- le golfe de Botnie au Nord qui s'enfonce sur près de 650 km entre la Suède et la Finlande et se trouve séparé du cœur de la Baltique par l'archipel des îles Åland ;
- le golfe de Finlande à l'Est qui rejoint la Russie et notamment Saint-Pétersbourg entre les côtes finlandaises et estoniennes ;
- le golfe de Riga entre l'Estonie et la Lettonie, fermé notamment par l'île de Saaremaa ;
- les détroits du Danemark qui en marquent l'extrémité à l'Ouest. En effet, si parfois le Kattegat est considéré comme inclus dans la Baltique, les détroits marquent une véritable rupture. La problématique d'un port comme Göteborg, ouvert sur le large, ne peut, par exemple, pas être comparée à celle de ports tels Tallin ou Turku, enclavés en Baltique.

---

<sup>2</sup> CABOURET Michel et KOSTRUBIEC Benjamin, « Espace Baltique, problématique et enjeux », Revue Française de Géographie, n°11, automne 1999, p. 26.

La mer Baltique est souvent comparée à une autre mer proche de l'Europe : la Méditerranée<sup>3</sup>. Mais, même si elle est parfois surnommée « la Méditerranée du Nord », elle en est fondamentalement différente par son caractère très étroit. En effet, les distances maximales entre les côtes de la mer Baltique n'excèdent pas 250 km, elles sont le plus souvent largement inférieures et se réduisent même à environ 150 km entre la Lettonie et l'île suédoise de Gotland ou encore à 80 km entre l'Estonie et la Finlande. En revanche, la Baltique possède bien un caractère commun avec la Méditerranée : il s'agit d'une mer semi fermée. Si cette qualité paraît géographiquement évidente au premier coup d'œil à une carte, elle est également une réalité juridique. En effet, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit clairement les mers semi fermées (partie IX de la Convention, article 122) :

« Aux fins de la Convention, on entend par « mer fermée ou semi fermée », un golfe, un bassin ou une mer entourée par plusieurs États et relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs États ».

La Baltique, qui entre parfaitement dans le cadre de cette définition, est ainsi tout à fait représentative des mers étroites et semi fermées. Mais, au-delà de ces simples constats géographiques et juridiques, il convient de s'interroger sur leur caractère positif ou négatif, la mer Baltique est-elle bien un espace maritime contraint ?

## 1.2. Quelles contraintes pour cet espace maritime ?

Les caractéristiques particulières de la Baltique constituent en effet bien plus des handicaps que des atouts. Les difficultés y sont nombreuses, aussi bien en ce qui concerne les accès, que l'hydrologie ou les ressources naturelles engendrant des limitations pour la circulation maritime et également pour l'économie de cette région.

Ainsi, la première contrainte de la mer Baltique est celle de ses accès, étroits et peu profonds. Les principaux sont les détroits danois :

- Le Petit Belt, le plus à l'Ouest, coure entre le Jütland et les îles de Fionie. Sinueux et parfois très étroit (sa largeur se réduit jusqu'à 700 m), il présente des fonds peu importants de l'ordre de 15 m au minimum. A la limitation de tirant d'eau des navires engendrée par les faibles fonds, la construction d'un premier pont dès 1935 puis d'un second en 1970 a ajouté une contrainte de tirant d'air interdisant l'accès des navires de grande taille.
- L'Öresund ou Sund, à l'Est, sépare la province suédoise de Scanie et l'île danoise de Sjælland. Plus large que le Petit Belt puisqu'il présente au plus étroit une largeur de 3 km,

---

<sup>3</sup> Voir par exemple le titre de la revue de l'INDEMER de 1997 : La Baltique, « Méditerranée nordique ».

sa profondeur minimale n'est cependant pas supérieure à 8 m<sup>4</sup>. Depuis 2000, ce détroit est enjambé par un pont limitant le tirant d'air disponible pour les bâtiments. Si, par le passé, ce détroit fut « la grande voie de passage entre la mer du Nord et la Baltique »<sup>5</sup>, il a progressivement perdu de son importance, en tonnage de fret l'empruntant, en raison des trop grandes limitations qu'il impose aux navires.

- Le Grand Belt, qui s'étend entre les îles danoises de Sjælland et Sprogø, a ainsi capté la majorité du trafic entre mer du Nord et Baltique et est devenu la voie privilégiée empruntée par plus de 50 % du trafic maritime. Également étroit par endroits (moins de 2 km), sa profondeur est plus importante car draguée à 18 m, autorisant le passage de grands navires jusqu'à 200 000 TPL<sup>6</sup>. La construction d'un pont routier et ferroviaire dans les années 1990 a cependant limité le tirant d'air des bâtiments pouvant franchir le détroit à 65 m<sup>7</sup>.

Ces détroits ne sont pas les seules voies d'accès à la Baltique. On peut ainsi noter l'existence des voies d'eaux intérieures russes, canaux, lacs et fleuves navigables, qui relient cette mer à la mer de Barents mais aussi à la mer Caspienne et à la mer Noire. Les flux qui l'empruntent, s'ils ont leur importance pour la Russie elle-même, sont cependant tout à fait anecdotiques pour le commerce international. Un accès est également possible par les canaux de Trollhätte et de Göta qui relient, via les lacs de Vättern et Vänern, le Kattegat à la Baltique entre Göteborg et Mem<sup>8</sup>. Cette voie ouverte en 1832 n'a cependant jamais connu l'essor escompté au XIX<sup>e</sup> siècle. Ouverte seulement en été, la taille de ses cinquante-huit écluses est très réduite, limitant la taille des navires à 32 m, et elle doit aujourd'hui se contenter d'une activité purement touristique. La dernière porte d'entrée sur la Baltique est le canal de Kiel, ouvert au trafic en 1895 et construit essentiellement pour des raisons stratégiques – basculement rapide de la flotte allemande entre la mer du Nord et la Baltique –, il est ouvert au trafic commercial. Ses écluses les plus récentes ont une longueur de 310 m pour une largeur de 42 m et 14 m de profondeur. Son accès est cependant encore limité à des navires de 235 m de long et 8,3 m de tirant d'eau ou 160 m de long pour un tirant d'eau maximum admissible dans le canal de 9,5 m. Si, en 2005, un peu plus de 42 500 navires ont emprunté le canal de Kiel pour 88 millions de tonnes de marchandises transportées, soit une augmentation de 80 % du trafic entre 1996 et 2005 (après avoir enregistré une baisse de 15 % entre 90 et 95), ce dernier accueille essentiellement des petits navires : seuls 18 navires de plus de 30 000 TPL l'ont utilisé contre plus de 13 000 bâtiments de 1 600 à

---

<sup>4</sup> VËLCKEL Michel, « La navigation : vers la fin du "régime balte" ? », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997, p. 137.

<sup>5</sup> BLANC-NOËL Nathalie, *Changement de cap en mer Baltique*, Paris ; Fondation pour les Études de Défense Nationale, 1992, p. 24.

<sup>6</sup> Tonneaux de Port en Lourd.

<sup>7</sup> La construction du pont, limitant l'accès à la haute mer, a en outre créée un différend entre le Danemark et la Finlande qui a été porté devant la Cour internationale de Justice en juillet 1991.

<sup>8</sup> [www.gotakanal.se](http://www.gotakanal.se)

4 000 TPL<sup>9</sup> au cours de l'année 2003. Loin d'être négligeable, le tonnage transporté via le canal représente malgré tout moins de 15 % du total de marchandises entrant et sortant de Baltique chaque année (environ 570 millions de tonnes en 1998). Ainsi, bien que nombreux sur le papier, ou sur une carte, les accès à la Baltique sont à la fois limités en nombre mais surtout ils ne peuvent accueillir de très grands navires, assez couramment employés dans le transport d'hydrocarbures et de conteneurs.

D'autre part, la mer Baltique possède des caractéristiques hydrologiques qui ont des conséquences non négligeables sur la circulation maritime mais aussi sur l'économie. Cette mer représente un volume d'eau relativement faible, qui lui permet difficilement de jouer son rôle de pompe à chaleur et, même si elle adoucit malgré tout les températures et humidifie l'environnement permettant des activités agricoles non négligeables, la Baltique influe beaucoup plus faiblement que l'Atlantique sur le climat des régions riveraines. Ses eaux sont, à latitudes égales, plus froides que celles de l'Atlantique. D'autre part, on y observe des marées de petite amplitude qui entraînent des courants faibles et ainsi un renouvellement très lent des eaux par échange via les détroits danois : des apports importants d'eau de la mer du Nord ont statistiquement lieu tous les onze ans<sup>10</sup> mais l'ensemble de la mer Baltique pourrait mettre 30 ans à se renouveler entièrement<sup>11</sup>. Cette caractéristique, alliée à l'importance du bassin drainant de la Baltique, qui représente environ un cinquième des fleuves européens et apporte environ 480 km<sup>3</sup> d'eau douce annuellement, et à la faible évaporation, inférieure aux apports dus aux précipitations annuelles, entraînent une très faible salinité des eaux qui sont par endroit presque douces : de 10 à 16 grammes de sel par litre d'eau selon l'endroit, la salinité se réduit jusqu'à 2 ou 3 grammes au fond des golfes de Botnie et de Finlande pour une moyenne de 35 grammes pour les océans. Ainsi, « la mer Baltique constitue l'un des plus grands systèmes d'eaux saumâtres du monde »<sup>12</sup>. Compte tenu de son faible emmagasinement de température, de cette salinité très basse et du climat rude de cette région septentrionale, une bonne partie des eaux de la Baltique gèle en hiver (cf. carte de l'étendue des glaces en hiver annexe 1).

Les accès à la mer Baltique, peu aisés et limités, sont déjà une première contrainte majeure pour la navigation. S'y ajoutent en hiver les glaces qui constituent une deuxième difficulté. Les conséquences du gel hivernal pour la navigation sont évidemment importantes, notamment pour la Finlande, dont le littoral est entièrement pris par les glaces presque chaque hiver, mais aussi pour la Russie, dont l'accès à Saint-Pétersbourg et aux ports avoisinants se voit fortement perturbé. Ainsi le trafic maritime se réduit de 70 % durant la période hivernale au

---

<sup>9</sup> United Canal Agency GMBH, Annual report 2003, [www.kiel-canal.de](http://www.kiel-canal.de)

<sup>10</sup> OSVATH Iolanda, SAMIEI Massoud, VALKUNAS L. et ZLATNANSKY Jozef, « La Baltique, mer dynamique », Bulletin AIEA, n°43, février 2001, p. 9.

<sup>11</sup> LE FOULON Marie-Laure, « Les mers fermées, talon d'Achille de la sécurité maritime européenne », Le Figaro économie, 8 mars 2004, p. 6.

<sup>12</sup> Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, État de l'environnement de la mer Baltique, Résolution 1295, article 1, 2002.

niveau de golfe de Finlande<sup>13</sup>. Cette réduction et les surcoûts engendrés par le nécessaire recours à des brise-glaces – la Finlande développe cependant depuis peu des pétroliers brise-glaces à double sens de conduite – ont des conséquences non négligeables sur l'économie locale. En outre, une autre difficulté vient s'ajouter aux premières citées. La mer Baltique est en effet peu profonde, une soixantaine de mètres en moyenne avec un maximum de l'ordre de 450 m entre Gotland et la côte suédoise, et elle est parsemée d'archipels, en particulier dans le golfe de Finlande ou encore à l'ouvert du golfe de Botnie, qui constituent autant d'obstacles et de dangers pour la navigation. Gène pour les navires, cette faible profondeur peu en revanche être considérée comme un avantage pour l'exploitation des fonds marins nécessitant des techniques moins évoluées et donc moins onéreuses.

Enfin, la Baltique est également une mer relativement pauvre en ressources naturelles. Le sable et le gravier que les pays riverains exploitent, s'ils sont nécessaires aux économies locales, sont loin de représenter une richesse. L'ambre jaune de la Baltique a atteint une renommée internationale mais ne peut pas représenter une manne intéressante permettant un développement économique majeur. Bien que quelques gisements y aient été découverts, le pétrole y est faiblement présent et, même s'il représente quand même 15 % du budget de l'oblast russe de Kaliningrad<sup>14</sup>, les perspectives d'exploitation futures – quelques espoirs de découverte de gisements existent dans la zone d'exploitation conjointe entre la Suède et les pays baltes – sont relativement faibles. D'autre part, si les gisements de nodules polymétalliques, qui existent en nombre notamment aux environs de Gotland et de la côte scandinave, ont pu longtemps faire rêver, on sait aujourd'hui le peu d'intérêt qu'ils représentent. Seule véritable richesse de la mer Baltique, sa ressource halieutique est la plus importante. On y pêche historiquement quelques espèces bien ciblées : saumon, sprat, hareng, morue et anguille. Les conditions hydrologiques très particulières de cette mer permettent également à quelques espèces d'eau douce de s'y aventurer. Ainsi, si la « Baltique a fourni de tout temps à ses riverains avec assez de générosité du poisson »<sup>15</sup>, permettant aux populations de subvenir à leurs besoins, les ressources de cette mer sont, sur un plan purement économique, limitées.

Ces éléments géographiques, hydrologiques ou économiques démontrent que la mer Baltique est un espace à la fois très particulier mais aussi très contraint. Les peuples riverains s'en sont-ils détournés et ont-ils pour autant hésité à l'utiliser comme une voie de communication ?

---

<sup>13</sup> KUNTH Antoine, « Le port de Saint-Pétersbourg : de grandes ambitions », *Le courrier des pays de l'Est*, n° 1007, août 2000, pp 58-69.

<sup>14</sup> TETART Frank, « Kaliningrad : une île russe au sein de l'Union européenne », *Hérodote*, n° 118, troisième trimestre 2005.

<sup>15</sup> CABOURET Michel et KOSTRUBIEC Benjamin, *op. cit.*, p. 28.

### 1.3. Une mer comme obstacle ?

A travers l'histoire, la mer Baltique est et a été une voie de communication privilégiée plus qu'un véritable obstacle, politique ou militaire, et ce en particulier grâce à son caractère étroit et aux multiples îles qui réduisent encore les distances maritimes à franchir. Cette mer n'a ainsi jamais représenté pour les peuples de cette région traditionnellement et culturellement tournés vers la mer<sup>16</sup> un obstacle infranchissable.

Bien au contraire, elle a été au cours du temps un véritable carrefour de communication, un vecteur de peuplement ou d'invasions. On pensera bien sûr en premier lieu aux Vikings dont l'utilisation de la mer est bien connue mais également au royaume de Suède qui a étendu au XVII<sup>e</sup> siècle sa domination jusqu'à la Carélie, l'Estonie, le Poméranie et au duché de Brême, englobant toute la rive orientale de la mer Baltique. C'est en s'appuyant sur la mer, l'établissement de pêcheurs et de comptoirs que cette expansion suédoise s'est développée, l'objectif de transformer la Baltique en lac intérieur suédois ayant pendant près de trois siècles motivé les ambitions de la Suède<sup>17</sup>. La Baltique a également été un vecteur d'échanges commerciaux fondamental. La Hanse en est sans doute le meilleur exemple au Moyen-âge mais les exportations soviétiques ont aussi très largement utilisé cette voie de communication au XX<sup>e</sup> siècle. Point de contact de cultures diverses – scandinave, finnoise, slave, balte et germanique – mais aussi de différentes religions – catholiques, protestante et orthodoxe – et de langues variées, elle a souvent été un enjeu de domination : Vikings aux IX<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles ; Danemark au XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles ; la Hanse jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle puis Suède jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle et enfin des tentatives russes au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>18</sup>.

Dominée militairement par l'Allemagne pendant la Deuxième Guerre mondiale – elle y mènera notamment les essais de ses sous-marins –, la géopolitique de la mer Baltique se voit radicalement transformée à l'issue du conflit : l'Union soviétique devient l'État le plus puissant de la région par son extension en Carélie, qui ferme l'accès de la Finlande à la mer de Barents, l'annexion des États baltes, sa très large influence sur les États « satellites », Pologne, qui a étendu sa côte à une longueur de 500 km, et République Démocratique d'Allemagne qui, des deux Allemagnes, possède de loin le plus long littoral sur la Baltique. L'Union soviétique contrôle alors, directement ou indirectement, la majeure partie des côtes. Le schéma bipolaire de la guerre froide plonge ainsi cette région dans une situation d'extrême tension. La mer Baltique

---

<sup>16</sup> BOYER Régis, « Y a-t-il une culture baltique ? », pp. 19-20 in AUCHET Marc et BOURGUIGNON Annie (dir.), *Les pays nordiques dans le contexte de la Baltique*, Nancy ; Presses Universitaires de Nancy, 2001.

<sup>17</sup> KUK Leszek, « La Pologne et la Suède dans l'espace baltique », p. 177 in AUCHET Marc et BOURGUIGNON Annie (dir.), *op. cit.*

<sup>18</sup> BLANC-NOËL Nathalie, *op. cit.*, pp. 11-13.

de voie de communication et d'échange entre les pays bordiers devient une véritable zone de rupture et d'affrontement potentiel. Elle est ainsi une interface entre le Sud, inféodé à l'Union soviétique, l'Ouest où l'OTAN, via le Danemark et la Norvège, contrôle les détroits et donc l'accès à l'océan Atlantique et le Nord où se trouvent deux pays à la neutralité un peu particulière :

- la Finlande qui, en signant le 6 avril 1948 le « Traité d'amitié, de coopération et d'assistance mutuelle » prévoyant dans son article premier l'engagement finlandais pour repousser une agression de la Finlande ou de l'Union soviétique via le territoire finlandais, s'engageait dans une neutralité ambiguë, favorable à l'Union soviétique ; cette position lui a permis de sauvegarder son indépendance face à son puissant voisin en lui faisant jouer un rôle acceptable de tampon face au camp occidental ;
- la Suède avec sa politique de neutralité active et armée qui lui a permis de se placer dans une position intermédiaire acceptable aussi bien par les Etats-Unis, qui considéraient qu'en cas de guerre elle se défendrait contre l'Union soviétique et lui serait donc indirectement favorable, que par l'Union soviétique, la Suède s'ajoutant à son « glacis protecteur »<sup>19</sup>.

Le développement de la politique maritime soviétique va d'autre part renforcer l'importance de la Baltique. En effet, les deux tiers du potentiel de construction navale et de réparations de l'Union soviétique vont s'y concentrer notamment autour de Saint-Pétersbourg. Jusqu'à 460 navires dont 150 grandes unités, armés par plus de 87 000 hommes, 14 divisions terrestres et une brigade d'attaque aérienne, sans compter les forces du Pacte de Varsovie ont été stationnées en Baltique<sup>20</sup>. L'objectif de ces forces était d'empêcher l'OTAN d'utiliser la Scandinavie comme une base avancée contre l'Union soviétique mais aussi de protéger les bases du grand Nord, péninsule de Kola et Mourmansk. Témoins de la tension de l'époque, de multiples incidents ont eu lieu qu'il s'agisse d'avions suédois de reconnaissance voire de sauvetage abattus en eaux internationales (affaire du Catalina en 1952) ou des célèbres incursions de sous-marins dans les eaux territoriales suédoises, dont les soviétiques ont longtemps été suspectés, et révélées par l'événement, à la fois pittoresque et inquiétant pour la Suède, de l'échouement d'un sous-marin de la classe « Whisky » sur les côtes suédoises en 1981, événement ayant été baptisé par les médias, non sans humour, « Whisky on the rocks ».

La montée en puissance de l'OTAN dans cette partie du monde fut marquée sur le plan naval par des incursions de flottes OTAN et eu comme point d'orgue les manœuvres

---

<sup>19</sup> BLANC-NOËL Nathalie, La politique suédoise de neutralité active, Paris ; Economica, 1997, p. 113 et p. 137.

<sup>20</sup> BLANC-NOËL Nathalie, Changement de cap en mer Baltique, Paris ; Fondation pour les Études de Défense Nationale, 1992, p. 41.

navales de l'automne 1985, exceptionnelles par leur ampleur et qui provoquèrent une très vive tension. L'objectif de l'OTAN en Baltique était :

- la fermeture des détroits dans un premier temps ;
- la destruction de la flotte soviétique dans un deuxième temps ;
- des attaques massives contre les bases soviétiques et la mise en œuvre d'opérations amphibies dans l'Est enfin.

Pendant toute cette ère de l'après-guerre, la Baltique représente l'exemple type de l'affrontement Est / Ouest et constitue une véritable zone de rupture même si le trafic commercial et notamment les exportations soviétiques via les ports baltes se poursuivront durant cette période. Le glacis ne disparaîtra finalement qu'avec l'effondrement du bloc soviétique même si le début des années 90, avec notamment l'accession à l'indépendance des républiques baltes, a suscité beaucoup d'inquiétudes. En effet, les volontés exprimées des États neutres d'adhérer à l'Union européenne, des nouvelles républiques d'être admises au sein de l'OTAN et de l'Union européenne ont profondément et brutalement modifié la donne géopolitique dans cette région et longtemps laissé craindre une vive réaction de la Russie qui voyait sa zone de sécurité se réduire. Les réactions ne sont finalement restées que limitées. En 1995, Suède et Finlande adhéraient à l'Union européenne battant quelque peu en brèche leur neutralité : ces deux pays ont délibérément rejoint le camp occidental. La Pologne en 1999 et les États baltes en 2004 intégraient l'OTAN. Ces mêmes pays rejoignaient l'Union européenne en 2004 également. Le paysage géopolitique de la Baltique a finalement été entièrement remodelé en une quinzaine d'années en faisant une mer essentiellement « otanienne » et assurément européenne et lui redonnant son caractère de zone d'échange intense qu'historiquement elle avait toujours eu.

Cette mer est aujourd'hui quasiment une « Mare Nostrum » de l'Union européenne partagée seulement avec la Russie. Au cours de son histoire, elle n'aura finalement connu qu'une seule période, la guerre froide, pendant laquelle elle pouvait être considérée comme un obstacle, purement politique.

La mer Baltique, qui peut apparaître plus comme un grand lac que comme une mer, est donc un espace contraint. Mer étroite, d'accès peu aisé, à la navigabilité difficile, notamment en hiver, présentant de faibles ressources, elle n'a jamais été un obstacle et, par conséquent, elle n'a pas pu tenir non plus le rôle de véritable protection. Si elle peut être considérée comme un espace maritime à part, son exemple est malgré tout particulièrement révélateur des difficultés que toute mer étroite peut poser aujourd'hui.

## DEUXIÈME PARTIE : LES PROBLÈMES POSÉS EN BALTIQUE.

Les caractéristiques décrites dans la première partie ont des conséquences multiples le plus souvent représentatives des problèmes qui peuvent être rencontrés sur les mers étroites ou semi fermées. Ainsi, l'application du droit de la mer présente des difficultés particulières qui peuvent se rencontrer sur l'ensemble des espaces maritimes comparables à la Baltique. La concentration de la circulation maritime est une problématique générale mais tout particulièrement exacerbée dans cette région. Enfin, l'utilisation d'une mer aussi étroite par les flottes militaires nécessite également des adaptations spécifiques.

### 2.1. Une difficile application du droit de la mer.

Après des années de négociations, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer a finalement été signée en 1982. Entrée réellement en vigueur en 1994, douze mois après la soixantième ratification, son application est assez complexe et sa mise en œuvre est lente notamment dans les espaces maritimes étroits. Ainsi, en ce qui concerne la mer Baltique, le statut de ses accès et la délimitation des frontières maritimes sont des difficultés particulières accentuées par la géographie de cette mer.

- Le statut des accès à la mer Baltique.

La question du statut des accès est d'importance car elle conditionne le contrôle que peuvent exercer les nations côtières, Danemark et Suède en l'occurrence, notamment sur les navires militaires. Les droits de ces derniers peuvent ainsi être plus ou moins étendus selon la réglementation retenue. D'autre part, les détroits ont une grande importance stratégique. En effet, qui contrôle les détroits, contrôle la Baltique. La pression politique des pays riverains s'est donc faite sentir lors de la définition du statut juridique des accès à la Baltique qui, aujourd'hui encore, reste sujet à interprétation.

Comme décrits dans la première partie de cette étude, les accès à la mer Baltique sont constitués de voies d'eau au caractère différent : voies d'eau intérieures, canaux, détroits. Juridiquement les voies d'eau intérieures et les canaux ont un statut parfaitement clair, ils sont placés sous la souveraineté d'un seul État, en l'occurrence la Russie pour les voies navigables reliant le golfe de Finlande à la mer de Barents, à la mer Caspienne et à la mer Noire via le réseau des canaux et fleuves russes ; la Suède pour les canaux de Trollhätte et Göta. Cependant, le cas du canal de Kiel est intéressant. Construit à l'origine pour le transit de la flotte militaire

allemande, mais ouvert au trafic commercial, il était placé sous l'entière souveraineté de l'Allemagne qui pouvait alors en interdire à loisirs le passage à des navires étrangers. A l'issue de la Première Guerre mondiale, le traité de Versailles lui imposera le statut de canal international aux « accès libres et ouverts sur un pied de parfaite égalité aux navires de guerre et de commerce en paix avec l'Allemagne » ; il lui interdira également tout traitement discriminatoire des navires<sup>21</sup>. Ce statut sera dénoncé unilatéralement par le pouvoir nazi en 1936 mais le canal restera néanmoins ouvert à toute nation en paix avec l'Allemagne sous réserve de réciprocité. Qu'en est-il de la situation actuelle du canal ? Bien que le traité de Versailles n'ait jamais été abrogé et que les traités multilatéraux soient simplement suspendus par les états de guerre, le statut qu'il a jadis instauré ne se voit peut-être pas pour autant rétabli. La déclaration de 1936, peu contestée à l'époque et non dénoncée à l'issue du deuxième conflit mondial, pourrait être considérée comme toujours valide, redonnant au canal son statut de voie d'eau intérieure allemande. Cependant, le régime de la liberté de navigation y reste dans tous les cas applicable<sup>22</sup>.

De leur côté, les détroits passent par la mer territoriale des États côtiers voire par les eaux intérieures danoises en ce qui concerne le Petit Belt. Historiquement, le Danemark a très tôt institué le prélèvement d'un droit de passage pour le franchissement des détroits : en 1423, il installe un péage à l'entrée de la Baltique et en tire de considérables revenus jusqu'en 1857. Cette taxe sera, au fil du temps, de plus en plus contestée, notamment au XIX<sup>e</sup> siècle par les États-Unis. Des négociations, ouvertes entre le Danemark et les puissances maritimes, aboutiront ainsi au traité de Copenhague en 1857 qui affirme la liberté de passage mais, oubli ou volonté des négociateurs, ne prévoit pas le cas des navires de guerre. Ce *vide juridique* sera plus tard exploité par l'Union soviétique pour tenter d'imposer une fermeture des détroits aux marines des pays non riverains de la mer Baltique. La Suède et le Danemark ne suivront pas cette voie et autoriseront le passage des navires de guerre en transit innocent avec une notification préalable. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ratifiée par la Suède en 1996 et par le Danemark en 2004 seulement, vient-elle modifier la donne quant au statut des détroits ? Elle prévoit un droit de passage en transit sans entrave, c'est-à-dire sans notification et selon le mode normal de navigation (aéronefs en vol, sous-marins en plongée) dans les « détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive »<sup>23</sup>. Stricto sensu, les détroits danois correspondent parfaitement à cette définition à l'instar du détroit de Gibraltar pour la Méditerranée. L'approche de la convention est ainsi plus libérale que ce que revendiquent les États côtiers d'une part – notification préalable et passage

---

<sup>21</sup> Traité de Versailles, article 380 et 381, [www.grande-guerre.org](http://www.grande-guerre.org)

<sup>22</sup> VËLCKEL Michel, *op. cit.*, pp. 135-136.

<sup>23</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, article 38, 1982.

innocent plus restrictif que le transit sans entrave (aéronefs sur le pont, sous-marins en surface) – et que la coutume locale d’autre part (péage, notification). Or la convention s’appuie beaucoup sur le droit coutumier qu’elle a, la plupart du temps, entériné. En outre, elle reconnaît qu’échappent au droit commun les détroits « où le passage est réglementé, en tout ou partie, par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur, qui les visent spécifiquement »<sup>24</sup>. Ainsi, les détroits baltes pourraient ne pas être couverts par la convention mais rester sous le statut juridique du traité de Copenhague, plus restrictif. Ce point de vue, défendu par la Suède et le Danemark, est cependant contestable car le traité ne prévoit pas le cas des bâtiments de guerre, ne statue pas bien sûr sur celui des aéronefs, inconnus lors de son établissement, mais surtout ne compte qu’une dizaine de pays signataires. Sa représentativité paraît donc faible et contestable vis-à-vis de la convention. Le statut des détroits est encore relativement confus et le débat reste encore en partie ouvert.

Malgré ce flou, l’apaisement des tensions internationales dans cette partie du monde, la globalisation des échanges maritimes et l’interdépendance des économies conduisent assez naturellement à renvoyer toutes les approches restrictives du statut des détroits baltes aux oubliettes. L’application stricte et rigoureuse du droit de la mer y est cependant particulièrement difficile comme c’est le cas pour la délimitation des frontières maritimes.

- La délimitation des frontières maritimes.

Une autre difficulté inhérente à une mer étroite et dont la mer Baltique est tout particulièrement représentative est celle de la définition des frontières maritimes, intimement liée à l’appropriation des richesses, vivantes ou non, par les pays côtiers. L’application de la Convention des Nations Unies pour le droit de la mer ou Convention de Montego Bay, déjà confuse en ce qui concerne le statut des détroits est tout particulièrement délicate sur un espace maritime aussi étroit que la mer Baltique.

L’existence même de la haute mer a été largement contestée, notamment par l’Union soviétique et ses alliés qui voyaient là encore le moyen d’interdire l’accès des flottes occidentales à cette mer dont l’importance stratégique était fondamentale pour le bloc de l’Est<sup>25</sup>. Le statut juridique de cette mer est donc resté très longtemps incertain mais ce sont les défenseurs de la liberté de navigation qui l’ont finalement emporté, au moins pour un temps. En effet, l’établissement de zones économiques exclusives par les pays riverains supprime toute zone de haute mer au sens de la Convention : toutes les eaux de la Baltique se trouvent aujourd’hui sous souveraineté ou sous juridiction des États côtiers. La mise en place des frontières maritimes a nécessité d’âpres discussions entre les différentes parties. Si les accords

---

<sup>24</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, article 35, 1982.

<sup>25</sup> BLANC-NOËL Nathalie, La politique suédoise de neutralité active, Paris ; Economica, 1997, pp. 39-40.

de délimitation maritime étaient dans leur grande majorité conclus à la fin des années 1980, l'effondrement de l'Union soviétique et l'émergence des trois nouvelles républiques indépendantes baltes a bouleversé les choses. Les problèmes de frontières terrestres, mis sous silence pendant l'ère soviétique, ont ressurgi, notamment entre l'Estonie et la Russie, l'Estonie et la Lettonie et la Lituanie et la Russie (Kaliningrad), avec des conséquences sur les frontières maritimes qui n'en sont finalement qu'un prolongement en mer<sup>26</sup>. Les différends se sont réglés petit à petit par des accords bilatéraux voire trilatéraux pour déterminer chaque point de tracé des eaux territoriales et des zones économiques exclusives.

Trois points particulièrement cruciaux sur une mer étroite sont à souligner. Le premier est celui de la détermination des lignes de base qui peuvent repousser les limites des eaux territoriales et des zones économiques vers le large. Ainsi, le Petit Belt, une partie du golfe de Botnie et le golfe de Riga deviennent, par ce tracé des lignes de base, des eaux intérieures, repoussent les frontières maritimes vers les pays riverains et augmentent les sources de tensions<sup>27</sup>. Le deuxième élément important pour déterminer les frontières communes est le poids accordé aux îles, nombreuses en Baltique. Le cas de Gotland est ainsi tout particulièrement révélateur de cette difficulté. Lors des négociations ouvertes avec l'Union soviétique, la Suède entendait ainsi lui appliquer un plein effet ce qui lui permettait d'établir sa frontière maritime à équidistance des côtes de Gotland et soviétiques. L'URSS de son côté ne souhaitait accorder aucun poids à cette île dans la négociation ce qui l'autorisait à repousser sa zone économique vers le large et d'y inclure des zones de pêches tout particulièrement intéressantes. Ce différend a conduit en 1988 à l'instauration d'une zone « contestée », d'exploitation conjointe entre les deux nations, avec l'établissement de quotas de pêche, cas unique dans l'application du droit maritime international. Aujourd'hui les États baltes ont hérité de cette situation, la zone est ainsi partagée entre quatre pays. D'autre part, l'extension de la mer territoriale à douze nautiques ne va pas non plus sans poser de problèmes. Aujourd'hui, seul le Danemark a conservé des eaux territoriales de trois nautiques. L'espace maritime disponible, notamment pour les manœuvres des marines militaires, se trouve ainsi encore plus restreint contrecarrant l'idée de la liberté des mers prônée par les grandes puissances maritimes. Le cas du golfe de Finlande est tout particulièrement intéressant car, compte tenu de sa configuration géographique – largeur et présence d'îles –, une extension des eaux finlandaises et estoniennes à la distance officiellement et juridiquement autorisée de douze nautiques aurait conduit à un « enclavement » de la Russie dont les navires, notamment militaires, aurait dû transiter par les eaux de l'un ou l'autre pays pour accéder à des eaux juridiquement moins contraintes. Devant « l'incorrection diplomatique » d'une telle situation, les négociateurs finlandais et estoniens ont transigé sur une

---

<sup>26</sup> FRANKX Éric, « Les délimitations maritimes en mer Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997, pp. 37-75.

<sup>27</sup> LABRECQUE Georges, Les frontières maritimes internationales, Paris ; L'Harmattan, 2005, pp. 245-259.

extension de leurs eaux territoriales respectives au maximum jusqu'à trois nautiques de la ligne d'équidistance des côtes, laissant ainsi un couloir d'accès à Saint-Pétersbourg hors de la souveraineté des États. Ceci permettra notamment aux Russes de faire passer leur futur gazoduc trans-Baltique sans contrainte juridique ni financière, on comprend alors tout l'intérêt de ce couloir pour la Russie et la pression qui a pu exister lors de l'établissement des frontières maritimes finlando-estoniennes.

L'application de la convention de Montego Bay à un espace maritime étroit est donc tout particulièrement difficile et nécessite de longues négociations. Aujourd'hui encore tous les problèmes frontaliers ne sont pas entièrement réglés en Baltique, en particulier entre les pays baltes. La Convention, en autorisant l'établissement de zones économiques exclusives, contraint l'espace maritime en faisant disparaître la haute mer et renforce l'appropriation de la mer. Si la gestion des ressources vivantes est globalement réglée et que la politique commune des pêches de l'Union européenne engendre une relation bilatérale avec le partenaire russe, partageant l'exploitation halieutique des eaux de la mer Baltique, la délimitation des frontières maritimes pourrait être remise en cause par une éventuelle exploitation maritime consécutive à de nouvelles découvertes de ressources. La mer Baltique est ainsi tout particulièrement révélatrice de la difficulté d'application du droit de la mer sur les espaces maritimes étroits. Mais il ne s'agit pas là de l'unique contrainte qui s'impose à ces derniers, la circulation maritime y est ainsi particulièrement concentrée.

## 2.2. Une circulation maritime concentrée et facteur de risque.

Si l'espace maritime peut être exploité de plusieurs façons et représente un potentiel de richesse par l'exploitation de ses ressources vivantes ou non, il est également une voie privilégiée de circulation maritime en son sein même ou vers les autres espaces. Ainsi, 90 % des échanges commerciaux mondiaux empruntent la voie maritime et la quantité de biens transportés ne cesse de croître (+47 % entre 1994 et 2004)<sup>28</sup>. Dans le cas d'une mer étroite, tout particulièrement de celui de la Baltique, les conséquences en terme de sécurité maritime d'une circulation intense et concentrée sont cruciales et représentent un véritable défi.

Malgré sa taille restreinte, la mer Baltique est en effet une voie de circulation maritime très importante aussi bien vers l'Atlantique que de manière interne. Cette mer est ainsi une voie de communication vitale d'un point de vue économique pour les pays riverains. Les seuls exemples de la Suède et de la Finlande, dont 90 % des exportations se font par cette voie maritime<sup>29</sup>, sont suffisamment évocateurs pour souligner l'importance de cette mer. En même

---

<sup>28</sup> [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

<sup>29</sup> BLANC-NOËL Nathalie, La politique suédoise de neutralité active, Paris ; Economica, 1997, pp. 39-40.

temps que se développait largement le commerce international par voie maritime, le trafic en Baltique s'est très largement accru au cours des cinquante dernières années et ce malgré le contexte de tension que cette région a connu au cours de la guerre froide. Le trafic est essentiellement constitué par le transport :

- de produits semi-finis en vrac ;
- de matières premières : charbon, métaux, bois, minerais mais surtout pétrole ;
- de produits chimiques et d'engrais ;
- de produits à haute valeur ajoutée transportés en conteneurs ;
- de ferries transportant aussi bien des passagers que des camions ou des wagons.

La Baltique représente environ 500 millions de tonnes de marchandises transportées annuellement ce qui représente environ 8 % des échanges commerciaux mondiaux alors que cette mer ne représente que 0,1 % de l'océan mondial (à comparer à la Méditerranée par exemple qui voit passer 25 % du trafic mondial pour 1 % de la surface de l'océan mondial). Elle concentre ainsi sur un espace restreint un trafic relativement intense : environ 2 000 navires (de taille supérieure à 500 TJB<sup>30</sup>) la sillonnent quotidiennement. La tendance générale est, selon les dernières études, largement à l'augmentation du trafic maritime<sup>31</sup> :

- plus de 4 % d'augmentation annuelle pour le transport en vrac (+186 % escomptés entre 1995 et 2017) ;
- de 2 à 3 % d'augmentation annuelle du trafic pétrolier, avec une croissance estimée plus importante encore dans le golfe de Finlande compte tenu du développement des exportations russes.

La croissance envisagée du trafic global entre 1995 et 2017 est de 92 %. En particulier, le transport pétrolier s'est tout spécialement développé ces dernières années en Baltique avec la montée en puissance des exportations russes, notamment à partir des ports du golfe de Finlande. Les quantités transportées ont ainsi été multipliées par trois entre 1995 et 2002 pour atteindre 60 millions de tonnes. Les estimations pour 2005 tablaient sur 100 millions de tonnes transportées et les prévisions pour 2010 sont de 120 millions de tonnes<sup>32</sup>. 36 % des exportations russes de pétrole utilisent la Baltique comme voie de communication et passent donc essentiellement par le golfe de Finlande, une région particulièrement difficile car peu profonde, parsemée d'écueils et prise par les glaces une bonne partie de l'hiver – les Russes n'hésitant pas, malgré les risques

---

<sup>30</sup> Tonneaux de Jauge Brute

<sup>31</sup> RYTKÖNEN Jorma, SIITONEN Liisa, RIIPPI Timo, SASSI Jukka, SUKSELAINEN Juhani, Statistical analyses of the Baltic maritime traffic, Espoo; VTT technical research centre of Finland, 2002, pp. 10-13 et pp. 103-104.

<sup>32</sup> KEMPF Hervé, « L'activité pétrolière croissante de la Russie en mer Baltique fait craindre une marée noire », Le Monde, 22 octobre 2003, p. 6.

que cela présente, à s'affranchir de l'utilisation de brise-glace pour le transit de pétroliers afin de gagner temps et argent<sup>33</sup>. Encore plus que les quantités transportées, c'est bien le nombre très élevé de navires empruntant les eaux de la Baltique et les caractéristiques propres de cette mer qui sont un facteur important de risque maritime. Les accès à la mer Baltique limitant la taille des navires, l'accroissement des quantités transportées se traduit inéluctablement par une augmentation du nombre de navires. Ainsi, le nombre total de navires, en dehors des ferries, atteignait en 2000, près de 76 000 navires par an au niveau des détroits, 58 500 dans le cœur de la Baltique et environ 35 000 dans le golfe de Finlande. Les prévisions pour 2015 sont respectivement de plus de 121 000, 105 000 et 70 000 navires. En ce qui concerne le trafic pétrolier, la croissance prévisionnelle du nombre de navires en dans le golfe de Finlande est de 38 %, 44 % en Baltique même et 61 % en sortie des détroits (voir cartes en annexe 2).

Une autre caractéristique de la mer Baltique en tant que voie de circulation maritime est le très large recours à l'utilisation des ferries. Le rapprochement des côtes est un facteur très favorable au développement de ce type de transport tout comme les infrastructures parfois peu performantes en matière de transport routier des arrière-pays et un climat peu favorable. L'amélioration du réseau routier, avec la création d'une « Via Hanseatica », viendra sans doute peu concurrencer ce mode de transport rapide et économique entre des pays proches par la mer mais éloignés par la route (Suède – Lettonie ou Finlande – Estonie par exemple). Il existe ainsi plus de cinquante lignes régulières de ferries en Baltique qui ne se cantonnent pas au transport de passagers. Les principales se situent entre la Finlande et la Suède et entre la Finlande et l'Estonie. Ainsi en 1998, 40 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par cette voie, acheminées notamment par 1,8 millions de rotations de camions et pas moins de 350 000 wagons. Le transport de passagers est bien entendu également très important puisque 50 millions de passagers ont été transférés entre les rives de la Baltique la même année. Les prévisions pour 2005 envisageaient 75 millions de passagers, chiffre qui devrait se maintenir dans les années à venir, le nombre de passagers ayant connu un pic à 96 millions avant l'entrée dans l'Union européenne des États baltes mais se stabilisant suite à la disparition des zones franches<sup>34</sup>. La ligne Helsinki – Tallinn à elle seule représente 6,5 millions de passagers chaque année et celle entre Helsinki et Stockholm 10 millions. Le nombre de ferries sillonnant la mer Baltique est en conséquence tout particulièrement important.

Ainsi aux flux maritimes entrant et sortant de Baltique, déjà intenses, s'ajoute un trafic transversal de ferries très dense, auquel il convient d'ajouter les flottilles de pêche, faisant de cet espace maritime restreint une sorte de grand Pas de Calais avec tous les risques maritimes que cela peut comporter. Les incidents sont d'ailleurs nombreux, pas moins 66 pour le seul premier

---

<sup>33</sup> LE FOULON Marie-Laure, op. cit.

<sup>34</sup> RYTKÖNEN Jorma, SIITONEN Liisa, RIIPPI Timo, SASSI Jukka, SUKSELAINEN Juhani, op. cit., pp.82-83.

semestre 2003. La navigation peut être difficile à cause des détroits resserrés où se concentre le trafic de grands navires ou bien des conditions météorologiques. Les risques sont accrus par le grand nombre de navires anciens utilisés dans cette région (40 % des navires ayant fait escale en Baltique en 1999 avaient plus de 20 ans), mal équipés, plus fragiles et susceptibles d'avaries.

Ce trafic divers et intense, notamment de matières dangereuses ou polluantes, allié aux facteurs géographiques, océanographiques mais aussi météorologiques déjà décrits, font de cette mer une zone tout particulièrement favorable aux accidents maritimes. La mer Baltique est ainsi représentative du problème de la sécurité maritime qui se pose aujourd'hui avec une acuité toute particulière. Les pays côtiers, conscients des risques engendrés par une circulation maritime intense ont mis en place un certain nombre de dispositions<sup>35</sup> afin de les réduire, en liaison avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Parmi les principales, peuvent être citées :

- la création de routes de transit, dites routes T, à travers le Kattegat, le Grand Belt et la Baltique ouest destinées aux bâtiments à fort tirant d'eau ;
- la mise en place d'un système de report radio pour les grands navires empruntant ces routes T ;
- l'obligation de report de position dans la zone de trafic du Grand Belt et dans les approches nationales des terminaux pétroliers pour tous les navires supérieurs à 50 tonnes ou de plus de 15 m de tirant d'air ;
- la création de dispositifs de séparation du trafic dont on ne compte pas moins de quinze exemples en Baltique dont sept pour le seul golfe de Finlande ;
- la recommandation d'utilisation du pilotage dans les détroits pour les navires à fort tirant d'eau et la mise en place de pilotes hauturiers à la disposition des navires ;
- la création d'un système conjoint d'information sur les glaces<sup>36</sup> ;
- la mise en place d'une couverture AIS (Automatic Information System) de la Baltique via des stations de contrôle à terre, opérationnelle depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005 ; cette dernière permet de suivre les navires et d'assurer ainsi aussi bien une information en temps réel que l'établissement de données statistiques sur les mouvements de navires.

Cette dernière disposition est tout particulièrement intéressante sur une mer étroite. En effet, même si la portée de l'AIS est encore limitée aujourd'hui car utilisant la gamme VHF, les améliorations futures de ce système permettront d'accroître les portées et d'assurer une couverture globale de la Baltique. Il sera ainsi possible via une surveillance terrestre de prévenir

---

<sup>35</sup> [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi)

<sup>36</sup> Consultable sur le site [www.bsis-ice.de](http://www.bsis-ice.de)

des abordages et limiter les risques dus à l'intensification du trafic maritime. Néanmoins, bien qu'elles soient de plus en plus développées, ces réglementations ne semblent pas encore suffisantes pour garantir un niveau de risque acceptable pour une région si sensible. Un cadre réglementaire plus strict devra sans doute être mis en place : restriction d'accès à des navires modernes et bien équipés, suivi voire guidage obligatoire des navires par des stations côtières.

La concentration des flux et l'existence d'un fort trafic traversier sont inévitables sur une mer étroite dans une région riche en échanges commerciaux. La circulation maritime engendrée vient non seulement s'ajouter aux flottes de pêches mais aussi aux flottes militaires qui ont également besoin d'espace.

### 2.3. Des flottes militaires privées d'espace.

La mer n'est pas seulement un espace juridique ou économique. Elle présente un intérêt majeur sur le plan naval en tant qu'espace de projection de puissance. Pour les flottes militaires, de nombreuses difficultés sont liées au caractère particulier de la Baltique. Elles ont amené les pays riverains à développer des outils de défense spécifiques.

La menace qui pèse sur une force navale recouvre classiquement de trois domaines : aérienne, de surface et sous-marine. Des méthodes de défense ont été développées afin de contrer l'ensemble de ces menaces mais le cadre géographique très particulier de la Baltique peut influencer sensiblement les tactiques de lutte et au-delà même la constitution des flottes des pays riverains. Une des premières solutions pour être protégé en mer est de se perdre dans l'immensité des océans, d'être discret. Or, dans le cas présent, le déploiement ou la présence d'une force navale ne peut se faire de manière discrète. Sans même parler du franchissement des détroits par une flotte venant de l'extérieur, la petite taille de l'espace de manœuvre la rend aisément et rapidement repérable par une aviation de patrouille maritime. Cette difficulté a conduit les pays côtiers à exploiter le terrain (côtes découpées favorisant le camouflage de petites unités) et à développer de nouvelles unités furtives. La Suède est ainsi tout particulièrement avancée sur le développement de ce type de navires avec la classe « Visby » notamment, dont les trois premières viennent d'être admises au service actif sur six prévues, la dernière pourrait être rétrocédée à la Finlande<sup>37</sup>. D'autre part, la mise en œuvre des tactiques classiques de défense se voit contrariée par la proximité des côtes qui fait en permanence peser une menace forte sur une force navale. Cette dernière manque de l'espace indispensable au déploiement d'une tactique de défense en profondeur nécessaire pour donner un préavis, des délais d'alerte et une réactivité suffisants par rapport à une attaque éventuelle. La menace est, tout d'abord, aérienne, représentée à la fois par les avions d'attaque mais aussi par des missiles

---

<sup>37</sup> [www.marinen.mil.se](http://www.marinen.mil.se)

qui peuvent être installés en batterie côtière. Ainsi, la portée des missiles développés par l'industrie d'armement soviétique dès les années 60 permettait une couverture globale de la Baltique. La menace vient ensuite de la surface dans un espace tout particulièrement propice à l'emploi de patrouilleurs lance-missiles qui, à partir de nombreux petits ports ou simples abris côtiers habilement dissimulés, peuvent en quelques minutes faire peser une contrainte forte sur une force déployée. Un cas similaire s'est présenté par exemple en Adriatique lors des opérations du Kosovo en 1999 : un appareillage des navires serbes aurait placé le porte-avions « Foch » sous menace immédiate d'engagement missile. Si la solution retenue alors de bloquer les navires serbes dans leur unique base a pu être mise en œuvre, la multiplicité des ports de la Baltique ne le permettrait très vraisemblablement pas. La menace vient enfin du dessous de la surface et revêt deux aspects, les sous-marins par eux-mêmes et les mines. Les conditions très particulières de température et de salinité de la mer Baltique ainsi que la faiblesse globale des fonds rendent difficile une lutte anti-sous-marine efficace. L'environnement est ainsi tout particulièrement favorable aux sous-marins ce qui explique sans doute l'audace des Soviétiques, puis des Russes lors de leurs incursions dans les eaux territoriales suédoises<sup>38</sup> et peut justifier le fait qu'aucun de ces sous-marins n'ait jamais pu être véritablement pisté par les forces armées suédoises. Les faibles fonds sont d'autre part tout particulièrement propices à l'emploi de mines sur l'ensemble du bassin de la mer Baltique. En ce qui concerne la lutte contre cette menace, les conditions de propagation des ondes sonores dans l'eau sont tout aussi défavorables que pour la lutte contre les sous-marins. La visibilité en Baltique est également dans l'ensemble très mauvaise, inférieure à 50 m dans 60 % des cas, voire à 10 % dans 17 % de l'espace maritime<sup>39</sup>. Ceci rend nettement plus difficile l'exploitation d'engins sous-marins autopropulsés ou le travail des plongeurs-démineurs afin d'identifier et éventuellement détruire les mines. Les contraintes qui pèsent sur une force navale dans cet espace maritime sont donc fortes et multiples. Si une simple permanence d'avion de guet aérien qui, à lui seul, couvrirait peu ou prou l'ensemble de l'espace aérien au-dessus de la Baltique redonnerait un préavis intéressant à une force navale, on peut aisément considérer que cette mer est peu favorable aux grandes flottes de haute mer dont même l'entraînement est compliqué par le manque d'espace. En effet, le poids politique de grandes concentrations de navires en entraînement à proximité des côtes est très loin d'être négligeable. Particulièrement sensible pendant la guerre froide, les manœuvres aussi bien soviétiques qu'OTAN ont largement conduit à attiser les tensions au cours de cette période.

Ainsi, ce cadre géographique plus propice aux flottes de garde-côtes, de patrouilleurs lance-missiles et aux flottes amphibies qu'aux grands navires de haute mer et où l'emploi des mines est particulièrement sensible, a largement influencé le développement des marines des

---

<sup>38</sup> Les incursions de sous-marins ne sont en effet pas arrêtées avec l'effondrement de l'Union soviétique et ont perduré notamment sous l'ère Eltsine.

<sup>39</sup> CABOURET Michel, « Esquisse sur le rôle géographique de la Baltique dans les pays du Nord », Cahiers du CIREN, n°4, 1987.

pays riverains. Les jeunes flottes baltes, quasi inexistantes à l'issue du retrait des forces russes qui ont suivi de quelques années l'indépendance de ces États, se sont en priorité développées autour de bâtiments dédiés à la lutte contre les mines. Ces orientations fortes sont aujourd'hui encore confirmées par le rachat par la Lettonie de cinq chasseurs de mines néerlandais à l'été 2005<sup>40</sup> et le souhait d'acquisition exprimé par l'Estonie de deux chasseurs de mines britanniques de type « Sandown » désarmés en 2002 et 2004 par la Royal Navy. De leur côté, les flottes suédoises et finlandaises sont exclusivement constituées de sous-marins classiques – pour la Suède – et de bâtiments côtiers particulièrement adaptés au théâtre Baltique : corvettes et patrouilleurs lance-missiles, mouilleurs, chasseurs et dragueurs de mines. Ainsi, en 2006, la flotte suédoise compte 5 sous-marins classiques, 9 corvettes (2 autres devant être admises au service actif d'ici 2007) et 2 patrouilleurs lance-missiles, 1 mouilleur de mines, 7 chasseurs et 11 dragueurs de mines pour un total de 17 650 tonnes. La flotte finlandaise est elle constituée de 11 patrouilleurs lance-missiles, 6 mouilleurs et 6 dragueurs de mines totalisant 7 350 tonnes<sup>41</sup>. Ces flottes, modestes par la taille, sont donc parfaitement adaptées à l'environnement de la Baltique. De son côté, la flotte soviétique dont on connaît surtout l'expansion incroyable des forces sous-marines et les grands bâtiments de combat n'avait pas non plus négligé en son temps ces navires fort utiles dans cette mer si particulière. Ainsi, si une bonne part de la flotte de haute mer était basée en Baltique, on y trouvait également des corvettes, patrouilleurs ou vedettes lance-missiles (type « Nanushka », « Tarantul » ou « Osa ») et des bâtiments anti-mines, stationnés dans les ports baltes et dans l'oblast de Kaliningrad (base navale de Baltiysk en particulier)<sup>42</sup>. La marine russe aujourd'hui n'a pas abandonné ce type d'unité. Consciente du risque représenté par les mines pour la navigation commerciale, elle espère même selon l'amiral Vladimir Andreyev, commandant en second de la flotte de la Baltique, renforcer ses connaissances en guerre des mines en formant du personnel à l'école belgo-néerlandaise d'Ostende<sup>43</sup>.

D'autre part, cette mer ne représente pas un espace suffisant de protection pour ses riverains car elle est trop étroite et aisée à franchir. Durant la guerre froide, des vagues d'avions d'assaut soviétiques n'auraient ainsi eu aucun mal à franchir cette mince bande d'eau pour attaquer la Scandinavie. Cette forte menace aérienne a, par exemple, conduit la Suède à développer une armée de l'air puissante et efficace, qui aurait pu résister aux avions soviétiques ou au moins constituer une force suffisamment dissuasive, mais aussi à enterrer une bonne

---

<sup>40</sup> Les chasseurs de mines « Alkmaar », « Delfzil », « Dordrecht », « Harlingen » et « Scheveningen » seront transférés à la Lettonie entre 2006 et 2008 ([www.meretmarine.com](http://www.meretmarine.com)).

<sup>41</sup> PREZELIN Bernard, *Flottes de Combat 2006*, Rennes ; Éditions Maritimes et d'Outre Mer, 2005, p. 555 et p. 1102.

<sup>42</sup> En 1986, la flotte soviétique comptait pas moins de 24 Nanushka, 12 Tarantul, 110 OSA et plus 300 bâtiments de lutte contre les mines. LABAYLE-COUHAT Jean, *Flottes de combat 1986*, Paris ; Éditions Maritimes et d'Outre Mer, 1985, pp. 796-798 et pp. 803-806.

<sup>43</sup> « Baltic fleet hopes better times ahead », *Warships International Fleet Review*, octobre 2003.

partie de ses infrastructures comme la base navale de Muskö près de Stockholm. Ce manque de profondeur, dans un concept plus moderne de sauvegarde maritime est également un handicap fort. Il laisse peu de temps pour identifier une menace et encore moins pour réagir efficacement. Les aéronefs et les patrouilleurs, rapides et flexibles d'emploi, détenus par les forces armées des pays riverains, semblent cependant bien adaptés à ce type de mission. Enfin, dans le contexte actuel de menace terroriste, même si cette zone est épargnée, sa sensibilité aux menaces dites asymétriques est à souligner. Possédant des espaces resserrés et nombre de points de passage obligés, la vulnérabilité des navires est tout particulièrement accrue. En effet, une attaque est relativement aisée à mener dans les ports (voir le cas de l'USS « Cole » dans le port d'Aden) ou à proximité des côtes (comme ce fut le cas du pétrolier français « Limbourg » au large du Yémen en 2002), mais devient beaucoup plus complexe à réaliser loin au large. Or cet éloignement des côtes sécurisant est bien difficile à obtenir dans une mer étroite.

Ainsi, les nombreuses spécificités de la mer Baltique, parfaitement analysées et prises en compte par les pays riverains, ont amené à la mise en place de forces armées et en particulier de flottes adaptées à la menace et au milieu. Elles n'ont aujourd'hui pas perdu de leur pertinence face aux nouvelles menaces, notamment asymétriques. Les défis qui s'imposent pour l'avenir de la Baltique ne sont cependant pas uniquement juridiques ou militaires, la survie écologique de cette mer est en jeu. Les bouleversements géopolitiques des années 1990 ont d'autre part conduit à un certain retrait de la Russie de la zone. Ses intérêts économiques et de puissance la conduiront cependant certainement à un retour au premier plan dans la région de la Baltique.

## TROISIÈME PARTIE : DEUX ENJEUX GÉOPOLITIQUES MAJEURS.

Bien que l'ensemble des questions juridiques ne soit pas réglé entre les différents pays de l'espace Baltique, ce sont bien les problèmes environnementaux et la question cruciale de l'accès de la Russie à la haute mer qui constituent les enjeux majeurs de ce début de siècle en mer Baltique.

### 3.1. La préservation de l'environnement.

Sujet de préoccupation récurrent depuis quelques années, la préservation de l'environnement, dans le cas de la mer Baltique, est bien plus qu'un sujet à la mode. En effet, cette mer est tout particulièrement polluée et la surexploitation des ressources halieutiques ne l'épargne pas. Ainsi, sa « situation écologique [...] est catastrophique, incomparablement plus grave que celle de la Méditerranée »<sup>44</sup>. Les risques qu'elle court, à travers la pollution liée au trafic maritime ou à l'activité humaine ou encore à cause de l'exploitation de ses ressources, sont très importants et pourraient, à court ou moyen terme, la voir se transformer en mer morte. Conscients de ce danger, les pays riverains et l'Union européenne ont entrepris par l'intermédiaire de la Convention d'Helsinki de sauver cette mer grâce à des projets environnementaux ambitieux.

- Une mise en danger de l'environnement de la Baltique.

Les caractéristiques hydrologiques de la Baltique, déjà évoquées, mais aussi sa petite taille réduisent considérablement les capacités d'épuration naturelle de cette mer ce qui, compte tenu de l'étendue de son bassin drainant, la rend particulièrement sensible à toute forme de pollution.

La première cause de pollution relevée, et malheureusement le plus souvent la seule mise en cause dans les médias, est celle liée au trafic maritime. Les récentes marées noires liées au naufrage de l'Erika en 1999 et du Prestige en 2001, bien que d'ampleur relativement limitée par rapport à celle de l'Amoco Cadiz en 1978 par exemple<sup>45</sup>, ont très fortement marqué les esprits et ont placé la circulation maritime sur la sellette, présentant les navires comme des

---

<sup>44</sup> FERRARI François, « La protection de l'environnement de la mer Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997, p. 19-35.

<sup>45</sup> Moins de 30 000 tonnes pour l'Erika, 64 000 tonnes pour le Prestige et 230 000 tonnes pour l'Amoco Cadiz.

pollueurs sinon récurrents au moins potentiels. La mer Baltique n'échappe pas à cette logique. Il est vrai que le trafic maritime y est intense et s'y développe encore considérablement conduisant à un accroissement du risque de pollution, d'une part par l'utilisation normale des navires (rejets des eaux usées, des eaux de cale ou de déchets divers, incinérations de déchets produisant de la dioxine, pollution par les peintures de carènes ou bien introduction d'espèces non indigènes dans le milieu marin) mais aussi par une marée noire ou une pollution chimique qui pourrait survenir après une collision, un échouage ou encore par des rejets illicites à la mer. Les quantités de pétrole et plus généralement de matières dangereuses transportées s'accroissent considérablement comme cela a déjà été détaillé précédemment. Les risques de pollution sont ainsi plus importants. En outre, les rejets d'hydrocarbures par les navires sont déjà fréquents – environ 300 rejets illégaux ont été dénombrés pour la seule année 2004<sup>46</sup> – et augmentent statistiquement avec le trafic si aucune mesure de lutte n'est prise. Or, si le trafic maritime fait réellement peser une menace importante sur l'environnement, il n'est pas le seul en cause.

Souvent oubliée en effet, la pollution tellurique est cependant responsable de plus de 80 % de la pollution des mers et la Baltique n'y fait pas exception. La population vivant sur la mer Baltique et ses bassins versants est particulièrement dense. Elle représente environ 85 millions d'habitants. L'industrie mais aussi les infrastructures pétrolières sont très développées, ces dernières dans des zones particulièrement exposées telles le golfe de Finlande. Les conséquences environnementales de ces facteurs alliés aux caractéristiques propres de la mer Baltique décrites plus haut, sont très importantes et créent des contraintes supplémentaires pour cet espace maritime. L'urbanisation, l'industrialisation, l'agriculture mais aussi les dépôts atmosphériques sont responsables de la plus grande part de la pollution de la mer Baltique. Ainsi les réseaux d'eaux usées des villes et les fleuves déversent quotidiennement quantité d'hydrocarbures, de phosphates ou de produits azotés divers, issus notamment des fertilisants chimiques et organiques, d'isotopes radioactifs ou encore de métaux lourds, en particulier mercure, cadmium et plomb présents dans des proportions alarmantes dans les zones côtières et à forte activité humaine. Les conséquences pour l'environnement sont multiples : diminution du nombre d'organismes vivants, développement anormal des œufs des oiseaux de mer et fragilisation des coquilles, eutrophication – apport artificiel, par opposition à l'eutrophication naturelle, de substances nutritives provoquant une prolifération d'algues et privant l'eau d'oxygène –, développement d'algues toxiques présentant des risques sanitaires chez les consommateurs de coquillages, contamination des poissons par des métaux lourds<sup>47</sup> et de la dioxine, dont les taux sont jusqu'à 2 fois supérieurs aux normes admissibles notamment dans le golfe de Botnie<sup>48</sup>, modifiant leur métabolisme et les rendant impropres à la consommation.

---

<sup>46</sup> Helsinki Commission, HELCOM indicator fact sheets for 2005, Helsinki, 2005

<sup>47</sup> 50 % du mercure, 60 à 70 % du plomb et 75 à 85 % du cadmium proviennent des fleuves ou de rejets directs en mer, le reste des dépôts atmosphériques. [www.envir.ee/baltics](http://www.envir.ee/baltics) ; [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi).

<sup>48</sup> Helsinki Commission, Dioxins in the Baltic Sea, Helsinki, 2004.

Ainsi, au-delà d'une pollution accidentelle dont, de part sa nature même, la Baltique aurait bien du mal à se remettre, la pollution, que l'on pourrait qualifier de quotidienne, est bien un problème majeur de cette mer dont la ressource vivante risque de disparaître. Elle n'est cependant pas seule en cause dans la diminution des organismes vivants en Baltique. En effet, comme cela a été décrit dans la première partie, les ressources de la mer Baltique sont limitées. La seule véritable richesse exploitable en Baltique reste le poisson et la pêche représente une source traditionnelle d'activité. Cependant, les conditions écologiques particulières de cette mer, auxquelles viennent s'ajouter les pollutions mais aussi une large surexploitation, qui n'est pas particulière à cet espace maritime, font que la ressource se raréfie. Ainsi les taux de captures (TAC) ont fondu en une dizaine d'année, suivant la raréfaction des espèces. Pour les plus importantes de ces dernières, les TAC ont été réduits entre 1995 et 2004 de 670 000 à 204 000 tonnes pour le hareng, de 500 000 à 420 000 tonnes pour le sprat, de 165 000 à 61 600 tonnes pour la morue (24 700 en 2005) et de 620 000 à 477 000 pièces pour le saumon<sup>49</sup>. Les diverses flottes de pêches se trouvent ainsi en compétition dans un espace restreint et de plus en plus réglementé par l'appropriation des espaces maritimes par les pays riverains dans le but de capturer un poisson qui se fait de plus en plus rare. Au-delà des sources potentielles et non négligeables de crise que cela représente, il s'agit bien de préserver une ressource, de ne pas la voir disparaître purement et simplement.

C'est donc bien la conjonction des pollutions liées au trafic maritime et à l'activité humaine sur le bassin drainant ou sur la côte d'une part et de la surexploitation de la ressource halieutique qui représente un réel danger environnemental en Baltique, danger pris en compte par les gouvernements.

- Vers un sauvetage de la mer Baltique ?

La pression de l'opinion publique, notamment scandinave, ainsi que les changements politiques majeurs intervenus dans cette région depuis la fin de la guerre froide ont permis de relancer une coopération plus active conduisant à élaborer un nouvel instrument de protection de l'environnement qui a pris la forme de la nouvelle Convention d'Helsinki (HELCOM) de 1992, remplaçant celle de 1974<sup>50</sup>. Libérée de la pression soviétique et ne rassemblant que des États souverains et démocratiques, cette nouvelle instance est plus active, il ne s'agit plus de contrôler et minimiser la pollution dans son ensemble mais bien de la prévenir et de l'éliminer. Nombre de dispositions ont ainsi été prises par l'HELCOM afin de lutter contre la pollution.

---

<sup>49</sup> International Baltic Sea Fisheries Commission, [www.ibsfc.org](http://www.ibsfc.org)

<sup>50</sup> La convention d'Helsinki, signée en 1974 et opérationnelle en 1980, regroupe aujourd'hui la Suède, la Finlande, la Pologne, l'Allemagne, le Danemark, l'Estonie, la Lituanie, la Lettonie, la Russie et l'Union européenne. Une nouvelle convention a été signée en 1992 dans le but d'étendre, renforcer et moderniser le régime légal de protection de l'environnement marin de la Baltique.

Les mesures réglementant la circulation maritime, déjà détaillées, prennent en compte et limitent le risque de pollution accidentelle. Les pollutions liées à l'exploitation des navires a également fait l'objet d'une batterie de règlements conformes à la convention MARPOL 73/78 : interdiction de tout rejet de pétrole, sous toutes ses formes, de produits pétroliers ou de produits de cales (applicable également aux bâtiments de moins de 400 T des pays membres de la Commission des États de la mer Baltique – CBSS) ; interdiction de déchargement de cuves ayant contenu certains produits dangereux<sup>51</sup> ; interdiction de déchargement des eaux noires à moins de 12 nautiques des côtes ; etc<sup>52</sup>. Alliées à une coopération accrue, d'une part en matière de contrôle des documents et chargements, d'autre part en matière de surveillance aérienne et satellite des espaces maritimes (impliquant le Danemark, l'Estonie, la Finlande, l'Allemagne, la Lettonie, la Pologne et la Suède), ou encore à une harmonisation des contraventions, ces mesures ont permis un large recul des rejets illicites : près de 800 rejets constatés en 1989, environ 650 en 1995 et 300 en 2004 (voir carte et graphique en annexe 3).

Mais ces dispositions ne seraient finalement qu'une goutte d'eau si elles ne s'accompagnaient pas d'une véritable politique de lutte contre les pollutions urbaines, industrielles et agricoles. Plusieurs initiatives ont été menées depuis de nombreuses années dans ce but, la dernière et sans doute la plus ambitieuse et à même de réussir étant le programme Baltic21 initié en mai 1996 par les États membres de la CBSS et opérationnel en 1998. Première initiative régionale ayant adopté des objectifs environnementaux communs, ce projet vise, par des actions concrètes, l'acquisition de nouvelles technologies, la mise en place d'indicateurs et de plans d'investissements à long terme dans plusieurs secteurs – agriculture, énergie, pêche, exploitation forestière, industrie, transport et tourisme –, à développer de façon durable la région de la Baltique. Après quelques années de fonctionnement, ses résultats sont assez probants mais encore insuffisants. Les rejets de dioxyde de soufre ont baissé ; les émissions de métaux lourds ont également été considérablement réduites (sur une base 100 en 1990, les émissions de mercure et de plomb sont aujourd'hui à 40 et de cadmium à 55) mais des pays hors du CBSS, Biélorussie, Ukraine et République Tchèque contribuent encore à maintenir la pollution à un niveau trop élevé<sup>53</sup>. Cependant, malgré la baisse du taux d'utilisation de fertilisants par hectare, les apports de nutriments sont toujours trop importants et la menace d'eutrophication pèse toujours fortement sur la Baltique.

En matière de pêche, la préservation des ressources est un problème européen à part entière. Les principales préconisations de l'Europe afin de préserver les ressources des mers semi fermées, donc en particulier de la Baltique, sont relativement classiques : limitation des périodes et des zones de pêche, diminution des prises accessoires (qui représentent aujourd'hui

---

<sup>51</sup> Produits de la catégorie A et B de la classification OMI ; restrictions pour les catégories C et D.

<sup>52</sup> Helsinki Commission, Clean seas guide 2004, the Baltic Sea area, Helsinki, 2004.

<sup>53</sup> Helsinki Commission, Evaluation of the transboundary pollution load, Helsinki, 2005.

environ 20 % des prises totales dans le monde), interdiction des prises exclusivement destinées à produire de la farine ou de l'huile de poisson, adaptation des flottes de pêche au volume potentiel de prise (donc réduction des flottes en Baltique), renforcement des sanctions contre les pollueurs, mise en place de taux admissibles de capture<sup>54</sup>. Cependant, les États riverains de la Baltique n'ont pas attendu le Conseil de l'Europe ou l'Union européenne pour se concerter devant une ressource en voie de disparition. Dès 1973 avec la Convention de Gdansk<sup>55</sup>, puis l'année suivante avec la création de la Commission Internationale des pêcheries de la Baltique (CIPB), et malgré les difficultés géopolitiques liées à la guerre froide, un « vaste accord sur la protection et la gestion des ressources biologiques, la régulation des pêches et la distribution des captures » fut trouvé<sup>56</sup>. Le programme Baltic21 a aujourd'hui fixé des objectifs clairs en matière de pêche : maintenir un stock viable et la biodiversité et établir les possibilités maximales de pêche dans ces conditions, en tenant compte de facteurs biologiques, économiques et sociaux. Des TAC annuels sont ainsi accordés au pays riverains et un plan de sauvetage du saumon, dit « Salmon plan 1997-2010 », a vu le jour. Les résultats de cette politique active sont à ce jour assez positifs : retour du saumon sauvage en Baltique et stabilisation des pêcheries pélagiques. Les TAC 2005 de hareng et sprat ont ainsi pu être relevé. Cependant, la pêche du saumon reste sévèrement encadrée et la morue semble toujours en voie de disparition malgré une mortalité en baisse<sup>57</sup>. Les instituts officiels se félicitent du fait que les prises déclarées sont inférieures aux TAC mais ne faut-il pas plutôt y voir un fait révélateur et inquiétant d'une réelle diminution de la ressource plutôt qu'une approche écologique de la part des pêcheurs ? Il faudra encore attendre plusieurs années pour mesurer les effets réels des mesures prises ces derniers temps. L'enjeu est de taille, il s'agit bien là de préserver une vie dans cette mer malgré les pressions importantes qui existent en matière économique et sociale.

Les problèmes environnementaux sont donc tout particulièrement cruciaux pour la mer Baltique et représentatifs, quoique plus exacerbés, des problèmes posés sur les mers semi fermées. Ils sont en grande partie liés aux activités humaines en bord de mer ou sur le bassin drainant et accentués par des caractéristiques hydrologiques spécifiques. Le trafic maritime intense contribue quant à lui à augmenter la pollution pour une part et fait peser un risque permanent de catastrophe écologique majeure. Les mesures prises pour lutter contre la pollution et la surexploitation de la mer Baltique commencent lentement à porter leurs fruits et ont également amené tous ses riverains à discuter autour d'une même table, notamment la Russie dont l'intérêt pour cet espace maritime semble à nouveau très fort.

---

<sup>54</sup> Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, La pêche dans les mers semi fermées d'Europe, Recommandation 1558, 2002.

<sup>55</sup> Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la mer Baltique et des Belts.

<sup>56</sup> LEHTO Marja, « La coopération dans le domaine de la pêche en mer Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997, pp. 117-130.

<sup>57</sup> International Baltic Sea Fisheries Commission, [www.ibsfc.org](http://www.ibsfc.org) ; Helsinki Commission, Five years of regional progress towards sustainable development, Strömsborg, 2004.

### 3.2. L'accès de la Russie à la mer.

En effet, à l'heure où la mer Baltique est quasiment devenue une mer intérieure de l'Union européenne, le deuxième enjeu majeur de cette zone, en matière d'espace maritime, est bien celui de l'accès de la Russie à la mer. La région de la Baltique a connu en une dizaine d'années un renversement géopolitique fulgurant. Les frontières russes ont largement reculé vers l'Est et la Russie est obligée, comme il y a trois cent ans de chercher des accès à la mer aussi bien pour des raisons économiques que militaires.

- Des intérêts économiques.

En effet, le démantèlement de l'Union soviétique a fermé à la Russie, notamment dans cette partie du monde, de nombreux accès à la mer directs, tels ceux des États baltes qui lui offraient une large ouverture sur la Baltique orientale, ou indirects via la Pologne ou la République Démocratique d'Allemagne. La nouvelle donne géopolitique lui a ainsi fait perdre de nombreux ports et, à la sortie de la guerre froide, il ne restait plus à la Russie que 40 des 92 ports soviétiques. Son déficit en capacité portuaire était alors estimé à 37 %<sup>58</sup>. Or, c'est bien au moment où le développement des exportations russes, en particulier en hydrocarbures ou en métaux, est fort que ses besoins en infrastructures portuaires sont les plus grands et que les accès de la Russie à la haute mer sont donc tout particulièrement vitaux. Les ports des États baltes ont longtemps été les portes de sortie les plus praticables des productions russes : les ports de Muuga, Liepaja, Riga ou Ventspils par exemple – ce dernier représentant à lui seul 15 % des exportations russes en 2003<sup>59</sup> –, ont été largement dédiés aux échanges commerciaux russes. Bien que ces ports gardent encore aujourd'hui une bonne partie de leur importance, la Russie tente d'éviter d'utiliser ces ports pour plusieurs raisons. Leur utilisation est tout d'abord synonyme de surcoût – évalué entre 700 millions et 3 milliards de dollars selon les sources<sup>60</sup> – et donc de moindre efficacité du commerce extérieur russe, mais également de dépendance ce qui n'est pas acceptable pour la Russie. Cette dernière développe ainsi à marches forcées de nouvelles capacités portuaires. Ses possibilités sont réduites : l'oblast de Kaliningrad ne présente que peu d'avantages compte tenu de son caractère enclavé, Saint-Pétersbourg et ses environs sont pris par les glaces en hiver, la navigation dans le golfe de Finlande est difficile. Cependant, c'est bien dans cette zone sensible que la Russie a choisi d'installer de nombreuses infrastructures, notamment pétrolières, en mesure d'écouler ses matières premières : les ports de Primorsk, Vysotsk, Vyborg ou Ust-Luga ont ainsi été développés voire même sont sortis

---

<sup>58</sup> APRELEV Sergueï, « Aspects "méditerranéens" de la Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997, pp. 11-16.

<sup>59</sup> BRODIN Alf, *Baltic sea ports and Russian foreign trade – Studies in the economic and political geography of transition*, Göteborg ; School of Economics and Commercial Law, 2003, p. 35.

<sup>60</sup> BRODIN Alf, *op. cit.*, p. 102.

entièrement de terre, d'autres sont encore en projet ou en cours de développement tels Lomonosovo ou Bukhta Batareinaya.

Le projet de gazoduc signé le 8 septembre 2005 entre l'Allemagne et la Russie relève de la même logique et illustre parfaitement cette volonté d'indépendance et de désenclavement. Devant relier, sous la Baltique, le port de Vyborg à Greifswald (Meklembourg-Vorpommern) sur une longueur de 1189 km, il représente près de 4 milliards d'euros d'investissements et alimentera directement l'Europe de l'ouest à raison de 27,5 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel en 2010 et 55 à terme, privant la Pologne, la Lituanie et la Lettonie des retombées économiques escomptées du projet de gazoduc terrestre envisagé jusqu'à lors. Au-delà des contestations environnementales soulevées notamment par la Lituanie et la Pologne et de la faisabilité technique du gazoduc, qui restera malgré tout à démontrer – principalement à cause des nombreuses obstructions sous-marines encombrant la Baltique : épaves, mais surtout stocks d'armes chimiques allemandes immergées après la Deuxième Guerre mondiale –, cet ouvrage est réalisable sans contrainte juridique grâce au corridor ménagé entre les eaux territoriales estoniennes et finlandaises. S'il reste virtuellement soumis à une extension possible à 12 nautiques de la mer territoriale de l'Estonie et de la Finlande, cette éventualité reste vraiment hypothétique. Cependant, l'intérêt juridique de la Russie pour la mer Baltique s'en voit ravivé. Étant bien évidemment un bon moyen de s'affranchir de coûteuses royalties, ce gazoduc peut également être considéré comme un facteur de puissance car, en donnant à la Russie la capacité d'alimenter directement l'Occident, il rouvre pour elle la possibilité de faire pression sur ses anciens alliés de l'Est. En effet, la coupure d'alimentation de l'Ukraine en janvier 2006 n'a pas pu être véritablement efficace et prolongée, le même gazoduc alimentant les pays d'Europe de l'Ouest, peu enclins à se voir privés d'une source majeure d'alimentation en gaz au cours de l'hiver.

La Russie semble ainsi redécouvrir tout l'intérêt aussi bien géographique que juridique et économique de cette région baltique et elle tente de s'y réaffirmer en tant que puissance majeure notamment par sa flotte de la Baltique.

- Des intérêts de puissance.

Les intérêts stratégiques de la Russie dans cette partie du monde ne peuvent que s'accompagner d'une remontée en puissance de son outil militaire et en particulier naval.

Sur le plan militaire, la flotte russe a essentiellement été marquée, depuis l'effondrement de l'Union soviétique, par un manque majeur de crédits qui a engendré non seulement une baisse de ses déploiements, de son niveau d'entraînement et de l'entretien de ses unités mais aussi une réduction très sensible de son format en personnel – passage de 480 000 à 160 000 hommes – et en matériel par de nombreux désarmements d'unités et l'arrêt de constructions neuves. De nombreuses bâtiments, d'occasion ou en cours d'achèvement, ont été

revendus (le porte-aéronefs « Gorshkov » a été vendu à l'Inde ; 4 frégates du type « Sovremenny », devant à l'origine équiper la marine russe, ont finalement été vendues à la Chine, la troisième ayant été livrée en février 2006). Les désarmements ont concerné des unités n'ayant pas navigué depuis plusieurs années, démantelées dans le but de ne garder que les navires réellement opérationnels et de libérer des crédits pour les constructions neuves. La flotte de la mer Baltique n'a pas échappé à ces réductions de format et s'est vue amputée de nombre de ses unités. L'amiral Andreyev, déclarait en 2004 que les forces navales russes avaient été « réduites d'approximativement 25 % »<sup>61</sup>. Mauvaise traduction sans doute car elles représentent aujourd'hui en fait plutôt 25 % de la flotte soviétique qui, à la fin des années 80, comptait en Baltique 460 bâtiments dont 150 unités majeures. La flotte, qui s'est recentrée essentiellement sur Baltiysk dans l'oblast de Kaliningrad après avoir abandonné, non sans douleur, les bases navales des pays baltes, n'est cependant pas réduite à néant et compte encore une centaine d'unités de surface et dix sous-marins<sup>62</sup>. Même si la flotte de la Baltique est considérée par les spécialistes comme étant la plus opérationnelle, ces unités naviguent peu à cause de problèmes d'approvisionnements en carburant mais aussi d'une certaine tradition russe d'économie du matériel. Conscients cependant de leur manque d'entraînement, du besoin de « faire savoir leur savoir-faire », mais aussi d'affirmer leur présence en Baltique, les marins russes participent de plus en plus à des exercices, nationaux avec la flotte du Nord – impliquant 30 unités en 2003 – ou internationaux comme à l'occasion des exercices annuels BALTOPS auxquels des unités russes prennent part depuis 2003, ou du tricentenaire de la flotte de la Baltique en 2003 qui a vu le déploiement de 28 unités russes et la participation de dix pays. La marine russe a pu, à cette occasion, démontrer ses capacités en lutte anti-sous-marine, en lutte antiaérienne, en guerre des mines mais aussi en opérations amphibies. La flotte de la Baltique n'est donc pas moribonde. Bien au contraire, dans son programme de restructuration qui prévoit notamment le remplacement d'unités spécialisées par des navires multi missions, cette flotte n'est pas oubliée : « cinq des vingt corvettes « Steregushchiy » (projet 20380) doivent rejoindre la flotte de la Baltique » et « de nouvelles unités doivent rejoindre notre flotte d'ici 2010 » déclarait l'amiral Andreyev en 2003. Il ne faut pas oublier non plus que, si les deux tiers du potentiel de construction navale et de réparation soviétiques se trouvaient en Baltique avant l'effondrement de l'Union soviétique, bon nombre des chantiers navals russes s'y trouvent toujours, notamment à Saint-Petersbourg – chantiers Almaz, Admiraliteyskiy Verf, Severnaya Verf par exemple – et à Kaliningrad – chantiers Yantar, Baltiyskiy Zavod<sup>63</sup>.

L'intérêt de la marine russe et, au-delà, de l'État russe pour la mer Baltique est ainsi très largement confirmé. La protection des routes maritimes d'exportation du pétrole russe mais

---

<sup>61</sup> « Baltic fleet hopes better times ahead », *Warships International Fleet Review*, octobre 2003.

<sup>62</sup> Dont notamment les navires suivants : 1 Neustrashimyy, 2 Sovremenny, 2 Ropucha, 4 Krivak et 24 corvettes lance-missiles.

<sup>63</sup> [www.fas.org/irp/world/russia/fbis/](http://www.fas.org/irp/world/russia/fbis/)

aussi de l'oblast de Kaliningrad, dont Moscou « s'attache à garantir la souveraineté de la Russie sur l'enclave, une souveraineté réaffirmée à chaque occasion »<sup>64</sup>, sont des enjeux cruciaux pour la Russie et la marine est bien en première ligne pour affirmer le retour de la puissance russe en Baltique et en redevenir un acteur incontournable.

Grande puissance réaffirmée de la Baltique, la Russie devra composer avec les autres acteurs régionaux, pays riverains, organisations interétatiques mais aussi Union européenne, afin de réussir le développement de cette région de grand intérêt stratégique et économique dans des conditions viables pour l'avenir, c'est-à-dire aussi bien respectueuses d'un environnement particulièrement fragile que de la souveraineté de ses anciens États « satellites », aujourd'hui membres de l'Union européenne.

---

<sup>64</sup> CHARLOTIN Carole, « Kaliningrad : le grain de sable dans la mécanique occidentale ? », Regard sur l'Est, [www.regard-est.com](http://www.regard-est.com), 2000.

## CONCLUSION

Mer quasi insignifiante par la taille, espace contraint par sa géographie mais aussi par des caractéristiques moins évidentes à première vue – hydrologie, ressources, etc. –, la Baltique est restée trop souvent et trop longtemps ignorée.

Elle est cependant représentative des problèmes qui se posent avec une acuité toute particulière sur les mers étroites mais aussi des solutions qui peuvent être proposées. Elle peut être considérée en ce sens comme une mer test ce qui lui donne un intérêt encore plus particulier. Elle est également symbolique d'une tendance générale de prise de contrôle ou de réglementation accrue des espaces maritimes par les États côtiers ou par des organisations supra étatiques. Ce contrôle se traduit aussi bien par la promulgation de zones sous juridiction des pays riverains autorisées par le cadre légal international – zones économiques exclusives en Baltique, zones de protection écologique en Méditerranée ou en Adriatique –, que par des tentatives d'appropriation des espaces maritimes plus fantaisistes, au moins sur le plan juridique, – mar presencial chilienne ou zone d'identification australienne –, ou encore par un contrôle plus strict et quasi permanent de la circulation maritime facilité par les nouvelles techniques (AIS) et, dans le cas qui nous intéresse, l'étroitesse de l'espace. Destinée à garantir un trafic maritime plus sûr, à éviter les pollutions accidentelles, à réprimer les pollutions volontaires, à gérer les problèmes environnementaux, à s'assurer de l'exploitation des mers mais aussi à protéger les côtes dans un concept de sauvegarde maritime, cette réglementation se fait finalement à l'encontre de la liberté des mers qui n'a semble-t-il jamais été plus contestée qu'aujourd'hui.

D'autre part, devenue en l'espace de quelques années quasiment une mer intérieure de l'Union européenne, la mer Baltique se voit replacée au cœur de notre problématique ce qui devrait renforcer l'intérêt qui lui est porté d'autant plus que des enjeux importants s'y dessinent. En effet, elle représente un véritable défi quant à la gestion de l'environnement et pour ce que l'on appelle aujourd'hui le développement durable mais aussi un enjeu géopolitique majeur pour la Russie. Ainsi, cette dernière s'intéresse aujourd'hui de très près à cette petite mer qui constitue finalement l'un de ses rares débouchés vers la haute mer. Cet intérêt pourrait annoncer, avec le développement du commerce et des exportations russes, le renouveau maritime et naval d'une puissance traditionnellement continentale mais ayant eu un intérêt périodique bien qu'assez épisodique pour la mer. Ce regain d'attention russe ne devra pas se faire en opposition aux intérêts des autres riverains de la Baltique et nécessitera une collaboration notamment avec l'Union européenne, autre acteur majeur de la région.

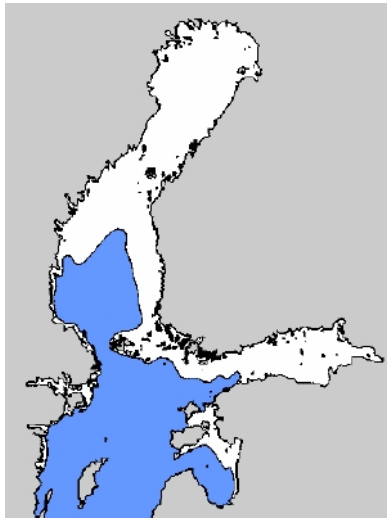
Ainsi, l'Union européenne ne pourra rester à l'écart de cette zone dont elle était quasiment absente jusqu'à la fin de la guerre froide. Les enjeux actuels et à venir de la Baltique la concernent au premier plan aussi bien en ce qui concerne l'environnement, directement et en tant que partie à la Convention d'Helsinki, mais aussi dans la gestion de l'espace maritime qu'elle doit effectuer avec l'autre riverain majeur de cette mer, la Russie.

## ANNEXE 1

### Extension maximale des glaces en Baltique

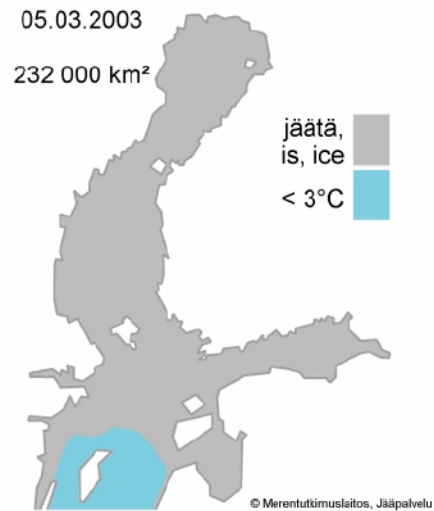
(Source : [www.bsis-ice.de](http://www.bsis-ice.de))

Hiver 2000/2001



Étendue maximale : 177 000 km<sup>2</sup>

Hiver 2002/2003



Étendue maximale : 232 000 km<sup>2</sup>

Hiver 2004/2005



Étendue maximale : 128 000 km<sup>2</sup>

En moyenne sur les neuf dernières années, 144 000 km<sup>2</sup> sont pris par les glaces soit 34 % de la surface totale de la mer Baltique (maximum 232 000 km<sup>2</sup> en mars 2003 soit 55 % de la surface totale ; minimum 95 000 km<sup>2</sup> en 2000 soit 23 % de la surface totale).

## ANNEXE 2

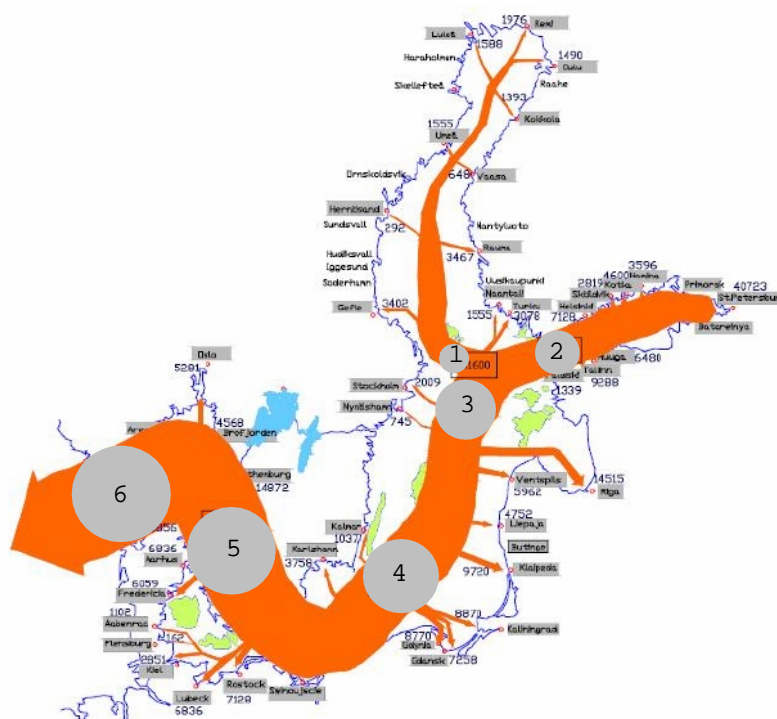
### Trafic maritime en mer Baltique 2000 - 2015

(Source :Statistical analyses of the Baltic maritime traffic, Espoo; VTT technical research centre of Finland, 2002)



Point	Nb navire
1	23 388
2	34 692
3	46 476
4	58 500
5	75 696
6	85 296

Trafic total en 2000 – Nombre de navires hors ferries

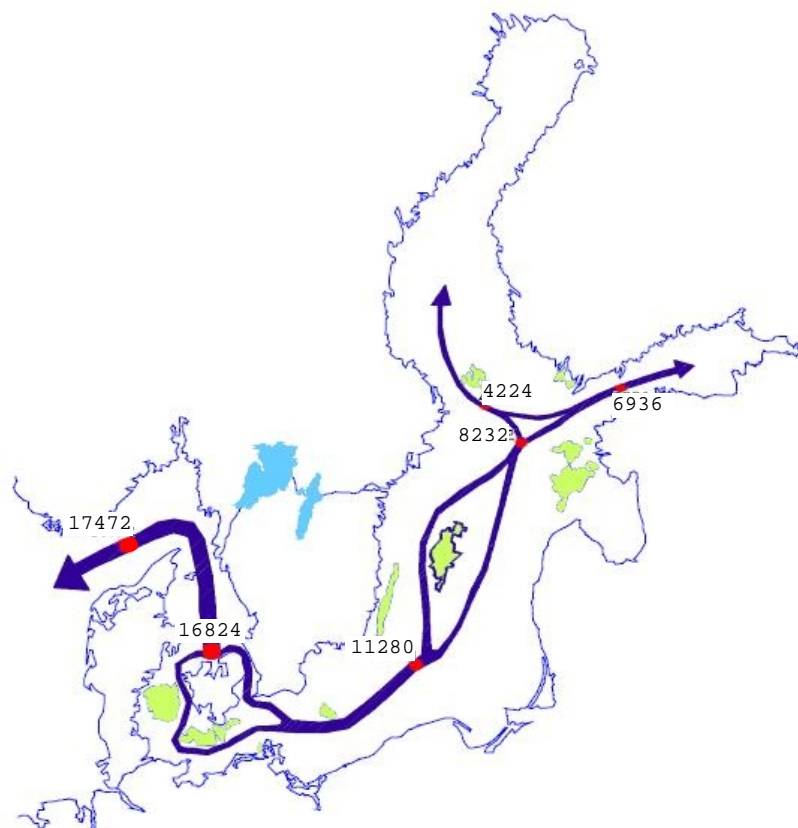


Point	Nb navire
1	31 600
2	70 100
3	83 700
4	105 300
5	121 100
6	136 500

Prévisions de trafic total en 2015 – Nombre de navires hors ferries



Trafic pétrolier en 2000 – Nombre de navires

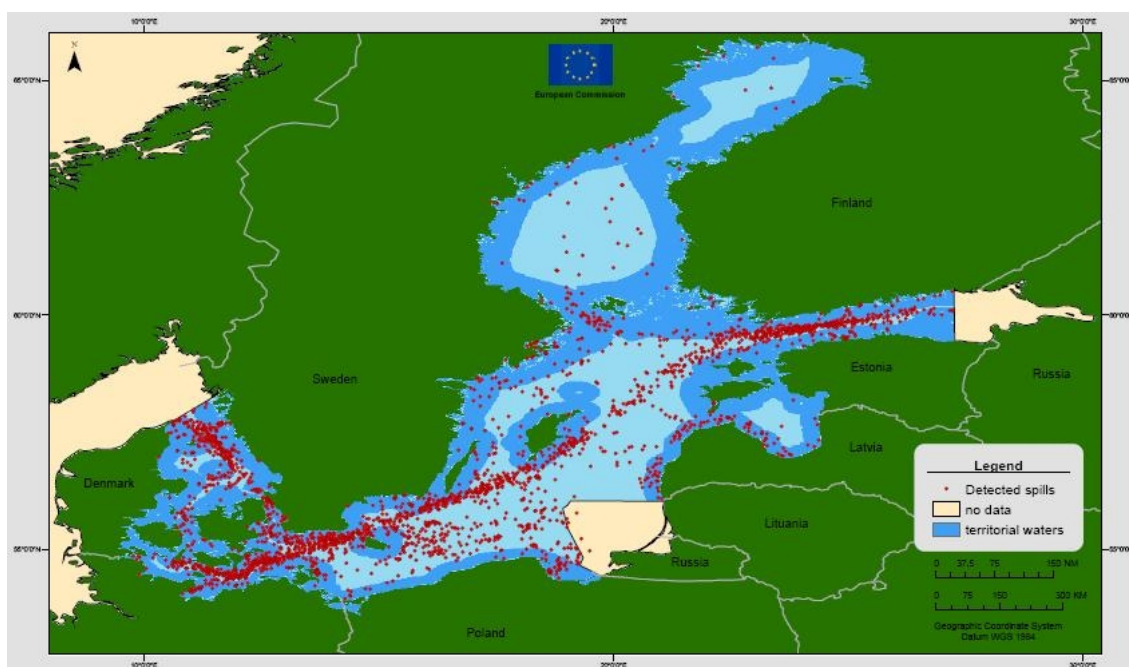


Prévision de trafic pétrolier en 2015 – Nombre de navires

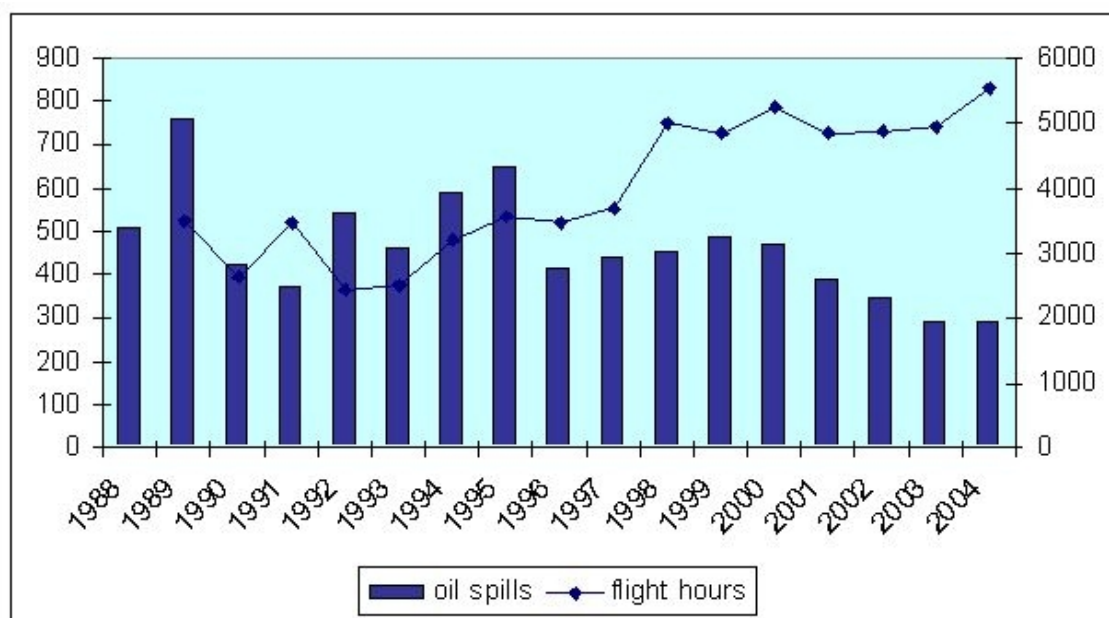
## ANNEXE 3

### Rejets d'hydrocarbures par les navires en Baltique

(Source : [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi))



Détection de rejets d'hydrocarbures – période 1998/2004 (2695 rejets détectés)



Nombre de rejets détectés par an et d'heures de vol de surveillance menées par les pays riverains

## BIBLIOGRAPHIE

### Documents primaires - Textes de référence.

Traité de Versailles, 1919.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982.

Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, État de l'environnement de la mer Baltique, Résolution 1295, 2002.

Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, La pêche dans les mers semi fermées d'Europe, Recommandation 1558, 2002.

United Canal Agency GMBH, Annual report 2003, Kiel, 2003.

Helsinki Commission, Clean seas guide 2004, the Baltic Sea area, Helsinki, 2004.

Helsinki Commission, Dioxins in the Baltic Sea, Helsinki, 2004.

Helsinki Commission, Five years of regional progress towards sustainable development, Strömsborg, 2004.

Helsinki Commission, Evaluation of the transboundary pollution load, Helsinki, 2005.

Helsinki Commission, HELCOM indicator fact sheets for 2005, Helsinki, 2005

### Ouvrages.

AUCHET Marc et BOURGUIGNON Annie (dir.), Les pays nordiques dans le contexte de la Baltique, Nancy ; Presses Universitaires de Nancy, 2001.

BLANC-NOËL Nathalie, Changement de cap en mer Baltique, Paris ; Fondation pour les Études de Défense Nationale, 1992.

BLANC-NOËL Nathalie, La politique suédoise de neutralité active, Paris ; Economica, 1997.

BLANC-NOËL Nathalie (dir.), La Baltique, une nouvelle région en Europe, Paris ; L'Harmattan, 2002.

BRODIN Alf, Baltic sea ports and Russian foreign trade – Studies in the economic and political geography of transition, Göteborg ; School of Economics and Commercial Law, 2003.

LABAYLE-COUHAT Jean, Flottes de combat 1986, Paris ; Éditions Maritimes et d'Outre Mer, 1985.

LABRECQUE Georges, Les frontières maritimes internationales, Paris ; L'Harmattan, 2005.

PREZELIN Bernard, Flottes de Combat 2006, Rennes ; Éditions Maritimes et d'Outre Mer, 2005.

RYTKÖNEN Jorma, SIITONEN Liisa, RIIPI Timo, SASSI Jukka, SUKSELAINEN Juhani, Statistical analyses of the Baltic maritime traffic, Espoo; VTT technical research centre of Finland, 2002.

### Articles de périodiques.

APRELEV Sergueï, « Aspects “méditerranéens” de la Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997.

CABOURET Michel, « Esquisse sur le rôle géographique de la Baltique dans les pays du Nord », Cahiers du CIREN, n°4, 1987.

CABOURET Michel et KOSTRUBIEC Benjamin, « Espace Baltique, problématique et enjeux », Revue Française de Géoéconomie, n°11, automne 1999.

FERRARI François, « La protection de l'environnement de la mer Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997.

FRANKX Éric, « Les délimitations maritimes en mer Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997.

LEHTO Marja, « La coopération dans le domaine de la pêche en mer Baltique », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997.

OSVATH Iolanda, SAMIEI Massoud, VALKUNAS L. et ZLATNANSKY Jozef, « La Baltique, mer dynamique », Bulletin AIEA, n°43, février 2001.

TETART Frank , « Kaliningrad : une île russe au sein de l'Union européenne », Hérodote, n°118, troisième trimestre 2005

VÖLCKEL Michel, « La navigation : vers la fin du « régime balte » ? », Revue de l'INDEMER, n°5, 1997.

« Baltic fleet hopes better times ahead », Warships International Fleet Review, octobre 2003.

### Articles de presse.

CHARLOTIN Carole, « Kaliningrad : le grain de sable dans la mécanique occidentale ? », Regard sur l'Est, [www.regard-est.com](http://www.regard-est.com), 2000.

KUNTH Antoine, « Le port de Saint-Pétersbourg : de grandes ambitions », Le courrier des pays de l'Est, n°1007, août 2000.

KEMPF Hervé, « L'activité pétrolière croissante de la Russie en mer Baltique fait craindre une marée noire », Le Monde, 22 octobre 2003.

LE FOULON Marie-Laure, « Les mers fermées, talon d'Achille de la sécurité maritime européenne », Le Figaro économie, 8 mars 2004.

## Sites Internet.

[www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org), site officiel de l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes.

[www.bsis-ice.de](http://www.bsis-ice.de), site officiel du Baltic Sea Ice Services.

[www.envir.ee/baltics](http://www.envir.ee/baltics), site officiel du ministère de l'environnement estonien.

[www.fas.org/irp/world/russia/fbis/](http://www.fas.org/irp/world/russia/fbis/), site de la Federation of American scientists.

[www.gotakanal.se](http://www.gotakanal.se), site officiel du canal de Göta.

[www.grande-guerre.org](http://www.grande-guerre.org), site d'information sur la Première Guerre mondiale.

[www.helcom.fi](http://www.helcom.fi), site officiel de la Convention d'Helsinki.

[www.ibsfc.org](http://www.ibsfc.org), site officiel de l'International Baltic Sea Fisheries Commission.

[www.kiel-canal.de](http://www.kiel-canal.de), site officiel du canal de Kiel.

[www.marinen.mil.se](http://www.marinen.mil.se), site officiel de la marine militaire suédoise.

[www.meretmarine.com](http://www.meretmarine.com), site français d'information sur le monde maritime.

[www.regard-est.com](http://www.regard-est.com), site officiel de la revue « Regard sur l'Est ».

# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	p. 1
<b>1. UN ESPACE MARITIME CONTRAINT.</b>	<b>p.3</b>
1.1. Une mer semi fermée.	p.3
1.2. Quelles contraintes pour cet espace maritime ?	p.4
1.2.1. Le problème des accès.	p.4
1.2.2. Les caractéristiques hydrologiques.	p.6
1.2.3. Les ressources naturelles.	p.7
1.3. Une mer comme obstacle ?	p.8
<b>2. LES PROBLEMES POSES EN BALTIQUE.</b>	<b>p.11</b>
2.1. Une difficile application du droit de la mer.	p.11
2.1.1. Le statut des accès à la mer Baltique.	p.11
2.1.2. La délimitation des frontières maritimes.	p.13
2.2. Une circulation maritime concentrée et facteur de risque.	p.15
2.2.1. L'expansion du trafic maritime général.	p.15
2.2.2. Le transport d'hydrocarbures.	p.16
2.2.3. Les liaisons internes par ferries.	p.17
2.2.4. Les mesures de réponses aux risques.	p.18
2.3. Des flottes militaires privées d'espace.	p.19
2.3.1. Des menaces spécifiques.	p.19
2.3.2. Des réponses navales adaptées.	p.20
2.3.3. Une vulnérabilité face aux menaces modernes ?	p.21
<b>3. DEUX ENJEUX GÉOPOLITIQUES MAJEURS.</b>	<b>p.23</b>
3.1. La préservation de l'environnement.	p.23
3.1.1. Une mise en danger de l'environnement de la Baltique.	p.23
3.1.2. Vers un sauvetage de la mer Baltique ?	p.25
3.2. L'accès de la Russie à la mer.	p.28
3.2.1. Des intérêts économiques.	p.28
3.2.2. Des intérêts de puissance.	p.29
<b>CONCLUSION</b>	<b>p.32</b>
<b>ANNEXE 1</b> Extension maximale des glaces en Baltique	p.34
<b>ANNEXE 2</b> Trafic maritime en Baltique 2000 - 2015	p.35
<b>ANNEXE 3</b> Rejets d'hydrocarbures par les navires en Baltique	p.37
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>p.38</b>