



BALTIQUE : UN CONCENTRE DE PROBLEMATIQUES MARITIMES ET NAVALES

Parfois appelée Méditerranée du Nord, la mer Baltique est une zone stratégique pour l'OTAN qui vient d'annoncer un renfort de sa présence dans la région. Bordée par neuf pays, cet espace maritime où se croisent la Russie (en deux territoires, Saint Petersburg et l'enclave de Kaliningrad) et l'Union européenne est aujourd'hui au cœur d'enjeux économiques, environnementaux mais aussi militaires.

UNE ZONE DE TRAFIC MARITIME INTENSE

La mer Baltique, espace quasi-fermé, n'est reliée à l'océan Atlantique que par un détroit dano-suédois, l'Øresund, et deux détroits danois, les petit et grand Belt. Cette géographie particulière n'empêche pas le développement des échanges avec un trafic de marchandises qui a doublé en quinze ans. Aujourd'hui, 15 % du fret maritime mondial – soit plus de 800 millions de tonnes de marchandises – et 150 millions de voyageurs transitent par cette zone.

Cette forte croissance maritime s'explique notamment par les profondes mutations géopolitiques qu'ont connues certains pays de la zone depuis 1990. Majoritairement tournée vers le transport d'hydrocarbures et de conteneurs, elle s'est accompagnée du développement de ports pétroliers russes – créé en 2001, le port de Primorsk a connu une croissance record de 325 % en 15 ans – et de la multiplication de projets de connexions sous-marines – gazoduc Nord Stream qui relie Vyborg (Russie) à Greifswald (Allemagne) ou câbles à fibre optique entre l'Estonie et la Finlande. Cette densification constante de l'activité maritime représente parallèlement un défi écologique majeur.

UN ENJEU ECOLOGIQUE

Déversoir de fleuves en provenance de l'ex-bloc de l'Est, la mer Baltique est extrêmement polluée par les activités humaines. L'immersion de grandes quantités de déchets – des explosifs et armes chimiques après les deux guerres mondiales ou encore des gaz paralysants et des déchets radioactifs lors d'opérations secrètes russes avant 1992 –, est largement responsable de cette situation. Mer intérieure, peu profonde (moyenne 56 m) et de faible salinité, le taux de renouvellement des eaux y est particulièrement lent, environ 30 ans pour la totalité du volume aquatique. La pollution atmosphérique est tout aussi importante : les navires de commerce y contribuent à un tel point que la Baltique est devenue une SECA (*Sulphur Emission Control Area*) en 2006 – ce statut a été instauré par la convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), élaborée par l'organisation maritime internationale. Les riverains souhaiteraient désormais la voir acquérir le statut de NECA (*Nitrogen Oxide Emission Control Area*), alors que le trafic maritime contribue autant aux émissions d'oxydes d'azote que la Suède et la Finlande réunies.

La Convention sur la protection de l'environnement marin de la mer Baltique, dite Convention d'Helsinki ou Helcom (signée par les neuf riverains et l'UE et entrée en vigueur en 1980), n'écarte plus l'hypothèse d'une mer bientôt morte.

UNE ZONE TOUJOURS STRATEGIQUE

Sur l'ensemble des pays riverains, six sont membres de l'OTAN et huit appartiennent à l'Union Européenne. Tous sont cependant réunis au sein du Conseil des États de la mer Baltique (CBSS), forum de coopération régional créé en 1992 auquel participent également l'UE, l'Islande et la Norvège. Mais si des accords y sont trouvés sur les questions économiques et écologiques, la Baltique, après une brève accalmie due à l'effondrement de l'URSS, redevient une véritable zone de tensions diplomatiques et stratégiques.

Les ambitions d'une Russie militairement renaissante sont sources d'inquiétudes pour l'ensemble des riverains. Cet espace aéromaritime, qui abrite la flotte de la Baltique à Baltiysk et Kronstadt, se trouve intégralement à portée des chasseurs-bombardiers russes. Alors que les probables incursions de sous-marins reprennent dans les eaux suédoises et lettones, les interceptions d'aéronefs militaires russes par des chasseurs danois ont doublé en 2014, atteignant le nombre de 58, soit, en moyenne, près de cinq par mois. Conséquences : les politiques de défense et d'équipement de la Suède, de la Finlande, du Danemark et de la Pologne évoluent. Et qu'il s'agisse du renouvellement de la flotte sous-marine suédoise, de la mise en service de frégates danoises (et norvégiennes) – capables de mettre en œuvre des systèmes anti-missiles balistiques –, de l'accueil par la Pologne de capacités terrestres semblables, de l'acquisition d'hélicoptères anti sous-marins (NH90 en Suède et Norvège) ou encore du remplacement des F-16 danois et norvégien par des F-35 Joint Strike Fighter, ces décisions politiques irritent toutes Moscou.

Il ne faut cependant pas oublier que la Baltique n'est pas la mer Noire, pas plus que l'Estonie ne correspond à la Crimée...



Source : Marine nationale / Service presse