



Comité Toulon Provence Corse

Toulon, le 21 octobre 2019

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n°4/19

Objet : Canal polonais de la Vistule à la Baltique

*
* *

Le 4 octobre 2019, le consortium belgo-polonais Besix - NDI a signé avec le Maritime Office de Gdynia, agissant au nom des autorités polonaises, un contrat de 184 millions d'euros pour la réalisation d'un canal de navigation à travers le cordon littoral de Vistula Spit, long de 65 km, qui isole la baie de Kaliningrad de la Mer Baltique.

Cet ouvrage, dont l'utilité fait polémique depuis une quinzaine d'années, devrait ouvrir un accès facilité au port polonais d'Elblag sur l'estuaire de la Vistule et lui permettre ainsi d'accueillir de plus gros navires.

Le canal permettra en outre à la Pologne de faire circuler librement ses navires depuis la lagune, sans passer par les eaux territoriales russes et devoir utiliser le détroit de Baltiisk qui sépare la péninsule de Sambie du cordon littoral pour accéder aux eaux libres de la Baltique, et s'affranchir ainsi du contrôle exercé par Moscou sur cette partie de son trafic maritime.

Le contexte géographique

Ce cordon littoral, véritable presqu'île, sépare les eaux baltiques de la baie de Gdansk de la lagune qui s'étend à l'ouvert de l'estuaire de la Vistule. Le cordon est polonais au sud-ouest et russe au nord-est, près de l'enclave (oblast) de Kaliningrad.

Il existait par le passé, jusqu'au XIII^{ème} siècle, des canaux qui traversaient la presqu'île et permettaient un accès direct à la Baltique, mais les alluvions charriées par la Vistule les ont progressivement obstrués. Le port d'Elblag a ainsi perdu son statut de port maritime, ce qui a conduit L'Ordre des chevaliers teutoniques à envahir la Poméranie pour prendre le contrôle du port de Gdansk.

Le détroit de Baltiisk, en territoire russe, a été creusé en 1497 et agrandi dans les années 1960. Il a une largeur de 400 mètres et une profondeur de 12 mètres. Il permet notamment l'accès au port de Kaliningrad.

La Vistule est le principal cours d'eau polonais qui s'étire sur 1047 kilomètres. C'est un des derniers, sinon le dernier fleuve sauvage d'Europe. Il est navigable avec précaution, en raison des



La presqu'île de la Vistule



Détroit de Baltiisk

ilots et des nombreux bancs de sable qui l'encombrent, et permet, grâce à la Warta, affluent de l'Oder, et à la Noteć, de rejoindre le réseau des autres voies de navigation fluviales européennes. Rappelons que, depuis le traité de Versailles en 1919 et la fin de la première guerre mondiale, outre le fameux corridor de Danzig et donc le grand port de Gdansk, la Pologne dispose en Baltique d'un autre accès sur la mer ouverte - avec le port voisin de Gdynia -, parfaitement protégé par le bouclier naturel de la péninsule de Hel. Créé en 1922, c'est devenu un atout majeur pour l'économie polonaise et désormais une porte maritime de l'Europe. Il existe deux autres ports de taille modeste, implantés plus à l'ouest sur le rivage de la Baltique à l'embouchure de rivières et dont l'activité se concentre pour l'essentiel sur la pêche et le tourisme : Kolobrzeg et Ustka.

Historique du projet

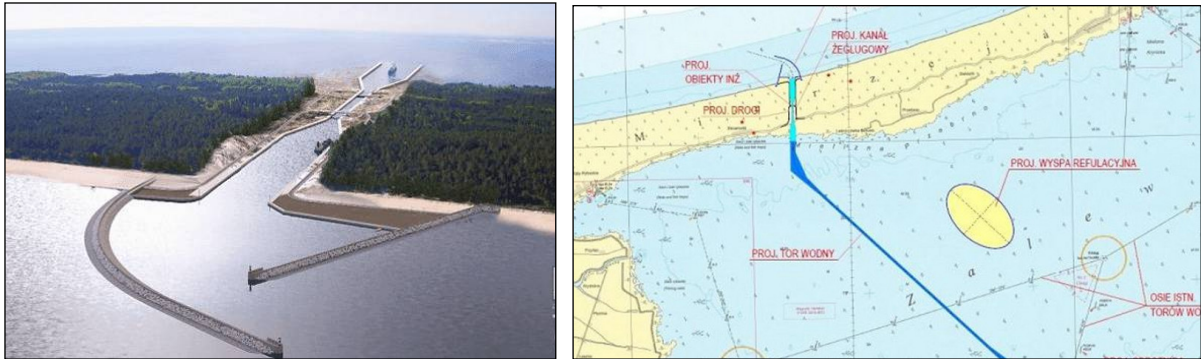
L'idée de creuser un canal au travers de la lagune pour s'affranchir de la forme de tutelle exercée par la Russie, a évolué au gré de la qualité des relations entre Varsovie et Moscou.

En fait il faut revenir au XVI^{ème} siècle pour trouver trace d'un premier projet, lorsque la ville de Gdansk est entrée en rébellion contre la République des Deux Nations (Royaume de Pologne et Grand Duché de Lituanie) créée en 1569. La défection de Gdansk privait effectivement la république de son port principal sur la Baltique. Le projet de canal fut abandonné avec la fin de la révolte.

Une première décision prise en 2006 par le Premier Ministre Jaroslaw Kaczynski sera annulée par son successeur Donald Tusk, avant que le projet ne soit repris en 2016 sous sa forme actuelle. Et le même Jaroslaw Kaczynski, leader du parti Droit et Justice (PiS) et actuellement au pouvoir en Pologne, s'est clairement exprimé à l'automne 2018 : « *L'époque où la Russie nous dictait ce que nous pouvions faire et ce que nous ne pouvions pas faire sur notre territoire est révolue* ».

Le projet

Le canal sera percé dans une des parties étroites de la presqu'île. Long de 1,5 km, sa largeur variera de 25 à 120 mètres. Il sera équipé de deux ponts tournants (longueur 61 m, largeur 17 m) sur l'écluse. Côté mer Baltique l'entrée du canal sera protégée par deux digues qui formeront une petite marina. Il est également prévu de créer sur la lagune une île artificielle de 190 hectares. Profond de 5 mètres, le canal devrait permettre le passage de navires jusqu'à 100 m de long et 20 mètres de large.



Le projet de canal

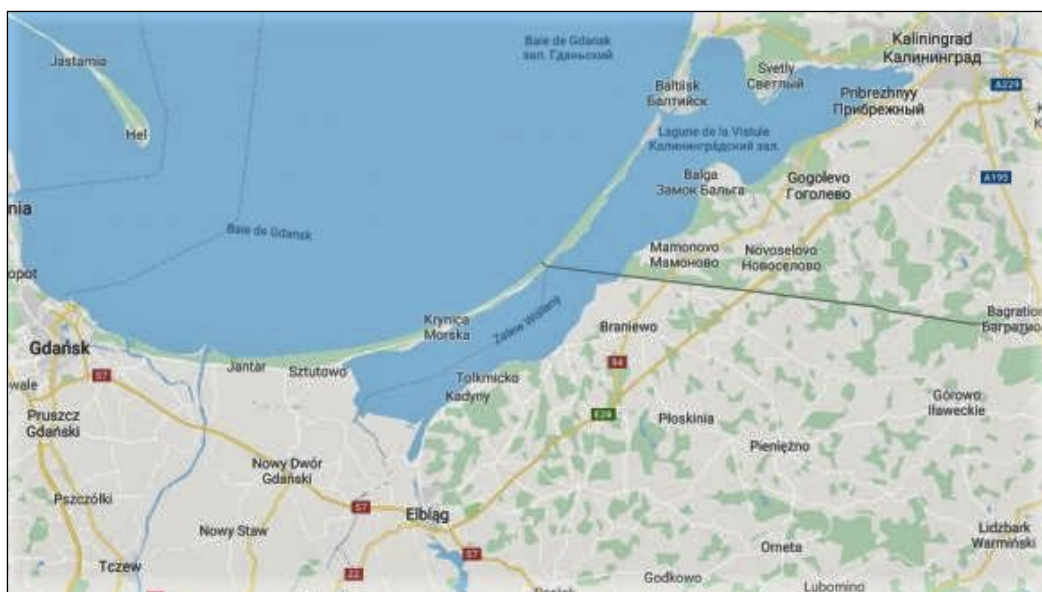
Les travaux ont commencé dès le printemps 2019 dans la zone du futur canal, classée Natura 2000, avec le déboisement de 25 hectares de la forêt qui couvre le cordon littoral, où 10.000 arbres ont été abattus en moins d'une semaine. Les travaux sont prévus être achevés en 2022.

L'aspect politique

Pour les experts le projet est purement politique et l'UE a refusé de financer les travaux. A ce jour, fortement contesté par les associations environnementales, il n'a pas reçu le feu vert nécessaire de la Commission européenne qui, dès le mois de mars 2019, avait réaffirmé sa désapprobation et la nécessité d'arrêter les travaux dans l'attente de nouveaux éléments d'appréciation. Au début de l'année 2016, Karmenu Vella, Commissaire européen à l'Environnement, à la Mer et à la Pêche, avait déjà annoncé la création d'un comité d'experts chargé d'examiner l'opportunité et la faisabilité du canal, proposition qui n'a apparemment pas eu de suite.

L'aspect économique

Les Russes, qui partagent l'idée qu'il s'agit d'un projet purement politique, considèrent que c'est un projet fou qui n'a rien d'économique, outre le fait qu'il portera préjudice à l'environnement. De



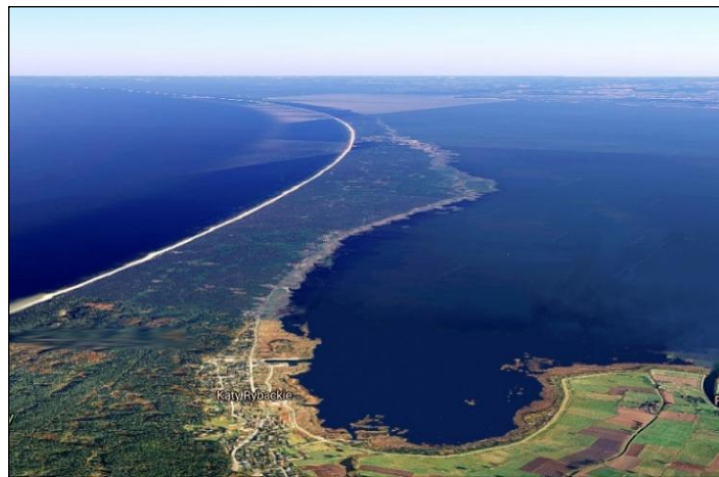
La baie de Gdansk et le Vistula Spit

son côté le gouvernement polonais soutient qu'un accès direct à la Baltique depuis la lagune permettra de rediriger le flux de marchandises en contournant le détroit de Balstiik, mais les sociétés russes et polonaises implantées autour de Kaliningrad mettent en doute les avantages économiques du canal.

Les économistes défavorables au projet rappellent qu'une large majorité de navires marchands circulant sur la Baltique sont trop gros pour emprunter le canal. Ils ajoutent que le port d'Elblag, supposé être le principal bénéficiaire du projet, va devoir investir de manière très importante dans de nouveaux quais et que, selon leurs estimations, le canal ne serait rentabilisé que dans 450 ans !

Ceux qui tireront le meilleur bénéfice du canal seront sans doute les petits bateaux de pêche, dont l'activité déjà difficile est perturbée par l'obligation pour eux de gagner les eaux de la Baltique après un large détour par le détroit de Baltiisk.

Il reste que ce territoire de la région de Poméranie, qui souffre d'un certain déclin économique, continue de profiter d'un soutien européen tant sa richesse naturelle est exceptionnelle et semble prometteuse pour le développement du tourisme.



Le Vistula Spit en 2017

L'aspect écologique

C'est dans ce domaine que la polémique est la plus vive.

Les militants écologistes estiment que les activités de dragage et la construction des infrastructures auront un impact durable catastrophique. Ils insistent sur le fait que le gouvernement n'a jamais finalisé l'étude d'impact, laquelle est inexistante au plan de l'environnement.

Ils ajoutent que le projet est en outre illégal car trois zones Natura 2000 sont traversées, contrevenant ainsi à la législation européenne en la matière. Selon eux, seule une étude d'impact diligentée par la Commission environnement de l'UE est à même de déterminer si l'affaire doit être ou non portée devant la Cour de justice européenne.

A cet égard on rappellera qu'en 2018 cette cour avait fait reculer le gouvernement conservateur de l'époque, qui avait dû revenir sur sa décision de tripler l'abattage des arbres de la forêt de Bialowieza, dernière forêt primaire d'Europe.

L'inquiétude est également grande en matière d'écosystèmes, la lagune de la Vistule, comme la région des lacs polonais, abritant pendant l'été une grande variété d'oiseaux migrateurs qui s'y reproduisent et que les travaux envisagés risqueraient de perturber. Il existe également sur place plusieurs dizaines de plantes en voie de disparition dont l'existence serait mise en danger.

Certains écologistes enfin estiment qu'avec le nouveau canal le degré de salinité de l'eau changerait dans la lagune, modifiant ainsi l'équilibre écologique et provoquant la migration de poissons vers la Baltique et le déclin des activités de pêche. C'est sans doute oublier un peu vite que la lagune est déjà largement ouverte sur cette mer par le détroit de Baltiisk et que le projet de canal prévoit la mise en place d'une écluse...

Conclusion

A ce jour rien ne permet de penser que le projet verra finalement le jour, même si les premiers travaux, notamment de défrichage, ont commencé. L'objectif affiché par le gouvernement - conservateur et eurosceptique - de « s'émanciper de la Russie » au plan économique est sans doute une démarche purement politique et la réussite du projet, en l'absence de participation financière de l'UE, reste douteuse.

Le coût des travaux, qui dépassera les 200 millions d'euros, est-il dans les moyens du gouvernement polonais, d'autant que les retombées économiques qu'on serait en droit d'attendre sont plus qu'hypothétiques, en particulier pour le port d'Elblag et le développement touristique ? Ceci étant l'économie polonaise, qui a su éviter l'écueil de la récession de 2008, est une des plus dynamique d'Europe, certes fortement aidée par l'UE depuis 2004, notamment en matière d'infrastructures qui ont facilité le maillage du territoire et l'attraction de capitaux étrangers. En 2015, la Pologne était la huitième économie de l'UE en termes de PIB.



L'oblast de Kaliningrad et le détroit de Baltiisk