



Norois

Environnement, aménagement, société

223 | 2012

Villes petites et moyennes

Réorganisation maritimo-portuaire et développement des territoires d'une périphérie intégrée : l'exemple de l'Europe nordique

Shipping and Port Reorganization and Outlying Land's Development: the example of Northern Europe

Jacques Guillaume



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/4228>

DOI : 10.4000/norois.4228

ISBN : 978-2-7535-2043-1

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 mars 2012

Pagination : 105-122

ISBN : 978-2-7535-2041-7

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Jacques Guillaume, « Réorganisation maritimo-portuaire et développement des territoires d'une périphérie intégrée : l'exemple de l'Europe nordique », *Norois* [En ligne], 223 | 2012, mis en ligne le 30 juin 2014, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/4228> ; DOI : 10.4000/norois.4228

Réorganisation maritimo-portuaire et développement des territoires d'une périphérie intégrée : l'exemple de l'Europe nordique

*Shipping and Port Reorganization and Outlying Land's Development:
The Example of Northern Europe*

Jacques GUILLAUME

LETG-Géolittomer – UMR 6554 CNRS, Université de Nantes, Chemin de la Censive du Tertre, BP 81227,
44312 NANTES cedex 3, France, tel. 33 (0)2 53 48 76 64 – Fax 33 (0)2 53 48 75 01 (jacques.guillaume@univ-nantes.fr)

Résumé : L'Europe nordique est connue pour être une périphérie intégrée et très influencée par les activités maritimes. Cet article se propose d'évaluer la portée de cette relation entre développement économique et maritimisation, en mesurant tous les effets en matière de structuration territoriale. Il s'interroge enfin sur l'évolution de l'organisation du système portuaire, associée à la recomposition des réseaux maritimes, en reprenant la distinction souvent évoquée entre les principes de nodalité et de polarité.

Abstract: We know that Northern Europe is a remote but very developed land, connected with many maritime activities. This paper purposes to estimate this relation between economic development and sea-influence, by a land valuation of its effects. It examines the land evolution, according to the sea networks' resettings, by making the distinction between nodality and polarity.

Mots clé : activités maritimes – ports – lignes maritimes – conteneurisation – territoires périphériques – Europe nordique

Keywords: maritime activities – ports – shipping lines – containerization – remote lands – Northern Europe

INTRODUCTION

L'Europe nordique (au sens des quatre pays continentaux du Norden, à savoir le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède), est un espace immense (le quart de la surface du continent européen, Russie et pays de la CEI exclus), pour un peuplement bien faible (moins de 5 % de la population

européenne). Cette périphérie ne présente donc guère d'intérêt pour la géographie des transports, en dehors, bien sûr, de considérations portant sur la maîtrise de l'étendue et de l'espacement entre les pôles d'activité.

Pourtant, ce serait oublier deux faits essentiels. D'une part, cette périphérie est l'une des plus intégrées du monde contemporain, ce qui signifie

qu'elle est à la fois une marge et une aire très développée. On peut donc imaginer que les transports y ont été façonnés pour répondre aux besoins des territoires de la manière la plus efficace possible, les transports maritimes y jouant un rôle primordial, dans la mesure où les échanges extérieurs s'écoulent presque exclusivement par la mer, et où le cabotage, bien qu'en recul, y conserve une place importante, en Norvège en particulier. D'autre part, les transports maritimes sont aussi de véritables acteurs du développement économique, au sens où ils participent très étroitement à la formation des richesses nationales, grâce à l'essor des flottes marchandes, de leurs industries et services associés, portant ainsi au plus haut l'influence du shipping, sur les plans économique, culturel et social. Encore aujourd'hui, plus de 33 millions de tonneaux de jauge brute (TJB) (au 31 décembre 2008) sont inscrits sur les registres des pavillons nordiques et, même s'il convient de faire la distinction entre un modèle dano-norvégien, très maritimisé dans ses comportements, et un modèle suédo-finlandais, plus continental, il est très tentant d'associer a priori l'efficacité des outils à la puissance des acteurs du shipping, même si, à la réflexion, la relation est loin d'être établie, tant les dessertes maritimes du Norden et les intérêts du shipping nordique ne fonctionnent, ni à la même échelle, ni avec les mêmes facteurs de production.

C'est donc en conservant à l'esprit cette tension permanente entre la recherche d'efficacité des dessertes territoriales, et d'efficience des acteurs du transport, que nous abordons l'Europe du Nord. Il est évident que cet espace porte les marques de son statut de périphérie intégrée, par la puissance relative de ses besoins, pourtant singulièrement contraints par l'éparpillement et le faible nombre de leurs forces vives ; les acteurs du transport maritime ont adopté des stratégies d'efficience qui ne sont pas sans conséquences sur l'organisation et l'évolution des territoires.

LES MARQUES D'EXPANSION ET D'INHIBITION D'UNE PÉRIPHÉRIE INTÉGRÉE

À première vue, les échanges du Norden sont relativement importants. On sait en effet que les périphéries intégrées sont généralement plus influencées par les échanges que le reste du monde. En

2005, les exportations dans la formation des PNB oscillent entre 38,7 % en Finlande et 48,6 % au Danemark et en Suède (45,3 % en Norvège). Dans la durée, cette influence n'a pas cessé de croître : pour le seul cas norvégien, nous en étions au quart du PNB dans la seconde moitié du XIX^e siècle, à plus de 35 % au milieu du XX^e siècle, à près de la moitié au début du XXI^e siècle.

Des échanges significatifs pour des ports très actifs

Ce poids des échanges transparait dans les trafics portuaires internationaux : 74,6 millions de tonnes pour les ports danois en 2006, 96,4 millions de tonnes pour les ports finlandais en 2008, 120,3 millions de tonnes pour les ports norvégiens en 2007, 127,5 millions de tonnes pour les ports suédois en 2008 (du moins pour les ports adhérant à la Sveriges Hamnars Företag). Augmentés des cabotages nationaux, les nombres se révèlent encore supérieurs : près de 117 millions de tonnes pour les ports danois en 2008, 145,4 millions de tonnes pour les ports suédois en 2008 (voire 187,8 millions de tonnes en comptant les ports qui n'adhèrent pas à l'association pré-citée), 169,2 millions de tonnes pour les ports norvégiens en 2008. En première approximation, la dépendance envers la mer, évaluée par le tonnage moyen par habitant, est donc très élevée : de 15 tonnes par habitant en Suède ou au Danemark, jusqu'à 25 tonnes en Norvège, contre, à titre comparatif, 6 tonnes environ en France.

Pour autant, l'animation portuaire est ici alourdie par le poids des vracs et du « néo-bulk ». On sait que les échanges des périphéries sont généralement orientés vers les exportations de produits bruts et intermédiaires, et l'Europe du Nord n'échappe pas à la règle. Ainsi, la Suède et la Finlande qui font à elles deux, plus de 7 % de la production mondiale de bois et plus de 14 % de celle de pâte à papier en 2005, construisent leurs exportations pour plus du dixième de leur valeur pour la Suède, et pour près du cinquième pour celles de la Finlande, avec les produits forestiers. De même, il est connu que la Norvège, couvrant largement ses besoins énergétiques par sa production hydro-électrique et surtout de combustibles fossiles offshore (216 millions de tonnes équivalent-pétrole pour 28,5 millions de tonnes mises à disposition pour la consommation nationale en

2007), dispose d'un volant énorme d'hydrocarbures, dont la valeur contribue à construire les deux tiers de ses exportations. Rappelons également, qu'à la seule exception du Danemark, les autres pays nordiques sont déficitaires dans leur production d'énergie, les obligeant à importer des flux très significatifs de pétrole ou de produits pétroliers.

Les trafics portuaires reflètent très directement ces besoins d'échanges. On peut estimer que près de la moitié des trafics finlandais dépendent des produits forestiers (25 %) et des hydrocarbures (20 %). Plus du dixième des trafics suédois sont liés aux produits forestiers (20,7 millions de tonnes en 2008), près de 40 % sont des vrac liquides (70,1 millions de tonnes), dont une bonne part d'importations pétrolières, près de la moitié des trafics norvégiens sont des vrac liquides en 2008 (près de 84 millions de tonnes), orientés cette fois très largement vers les exportations.

La modestie des grands ports et la dispersion des points d'échanges

Une telle structure des trafics a des effets géographiques immédiats. Tous ces produits étant en effet captifs de leur point de passage, la géographie des ports est un fidèle calque de la géographie des industries liées aux ressources (Tietze et Vatjö, 1987). Les effets de réseaux sont réduits à leur plus simple expression, au profit d'une logique presque exclusive de proximité. Dans ce jeu, toutes les configurations sont possibles, depuis l'hyper-concentration au profit de quelques terminaux, comme pour les pétroles bruts, jusqu'à la dispersion au hasard des usines forestières. Au total, c'est plutôt la dispersion qui domine et qui explique le très grand nombre de ports en Europe nordique : si on se limite aux ports dépassant le million de tonnes¹, barrière nullement négligeable pour ce type de périphérie, nous comptons tout de même 20 ports au Danemark, 25 en Suède, 20 en Norvège, 19 en Finlande (figure 1). Par million d'habitants, nous avons donc 3,5 ports de plus d'un million de tonnes, ratio considérable, puisqu'il donnerait, appliqué à la France, 210 ports

de plus de un million de tonnes ! Il faut ici bien comprendre que l'éparpillement portuaire n'est pas un effet dérivé de la longueur des côtes (45 000 km) ou d'une morphologie littorale favorable, cette dernière n'expliquant l'éparpillement qu'à l'échelle locale, mais bien de la recherche d'accès maritime captif de la part de chargeurs dispersés. Bien sûr, cette singularité a aussi ses revers, comme l'impossibilité de multiplier les « grands » ports en Europe du Nord. Le premier port nordique, du moins au sens statistique du terme, Bergen og Omland, dépasse 30 % des trafics norvégiens (51,4 millions de tonnes en 2008), parce qu'il compte des installations pétrolières dans le périmètre de son district (les vrac liquides comptant pour plus des neuf-dixièmes de son trafic). Le premier port nordique, au sens fonctionnel du terme, Göteborg, ne tranche sur la masse des ports suédois, qu'avec l'appui des pétroles nécessaires au fonctionnement de ses trois raffineries (22,9 millions de tonnes de pétrole et de produits pétroliers, sur un trafic total de plus de 42,3 millions de tonnes en 2008).

En fait, cette difficulté à construire de « grands » ports en Europe du Nord, provient surtout de la faiblesse des marchandises diverses. Non pas que ces dernières soient dispersées comme les vrac (en se limitant aux trafics conteneurisés, Göteborg attire à lui 63 % du trafic suédois, Kotka et Helsinki 64 % du trafic finlandais, Oslo 40 % du trafic norvégien), mais parce qu'elles sont très largement contraintes par la modestie des besoins (figure 2). Le trafic conteneurisé de Göteborg dépasse à peine 7,3 millions de tonnes en 2008 (pour moins de 864 000 conteneurs équivalents vingt pieds – EVP), celui de Kotka, 4,2 millions de tonnes (pour moins de 678 000 EVP), celui de Helsinki, 3,7 millions de tonnes (pour moins de 420 000 EVP), celui d'Oslo 1,2 million de tonnes. On est assez surpris par cette faiblesse relative quand on sait que ces pays ont achevé leur processus de métropolisation, en portant au plus haut la population de leur aire primatale (1,8 million d'habitants pour Stockholm ou Copenhague, un peu plus d'un million d'habitants pour Oslo-Akershus, près d'un million d'habitants à Helsinki), accumulant ainsi une part très significative de leurs consommateurs à haut revenu (de près de 20 % pour Helsinki à plus du tiers pour Copenhague), sur des lieux faciles d'accès par la mer. La meilleure illustration de cette absence de

1. Les ports dont il est ici question, excluent pour le Danemark, les terminaux spécialisés qui sont au service d'installations industrielles isolées. Pour la Suède, ne sont concernés que les ports de la *Sveriges Hammars Företag*. Pour la Norvège, il s'agit des districts portuaires qui ne couvrent pas la totalité des côtes du pays. Les établissements privés, hors des districts officiels, ne sont donc pas concernés.



Figure 1 : Les ports principaux de l'Europe nordique en 2008
The main ports of Northern Europe in 2008

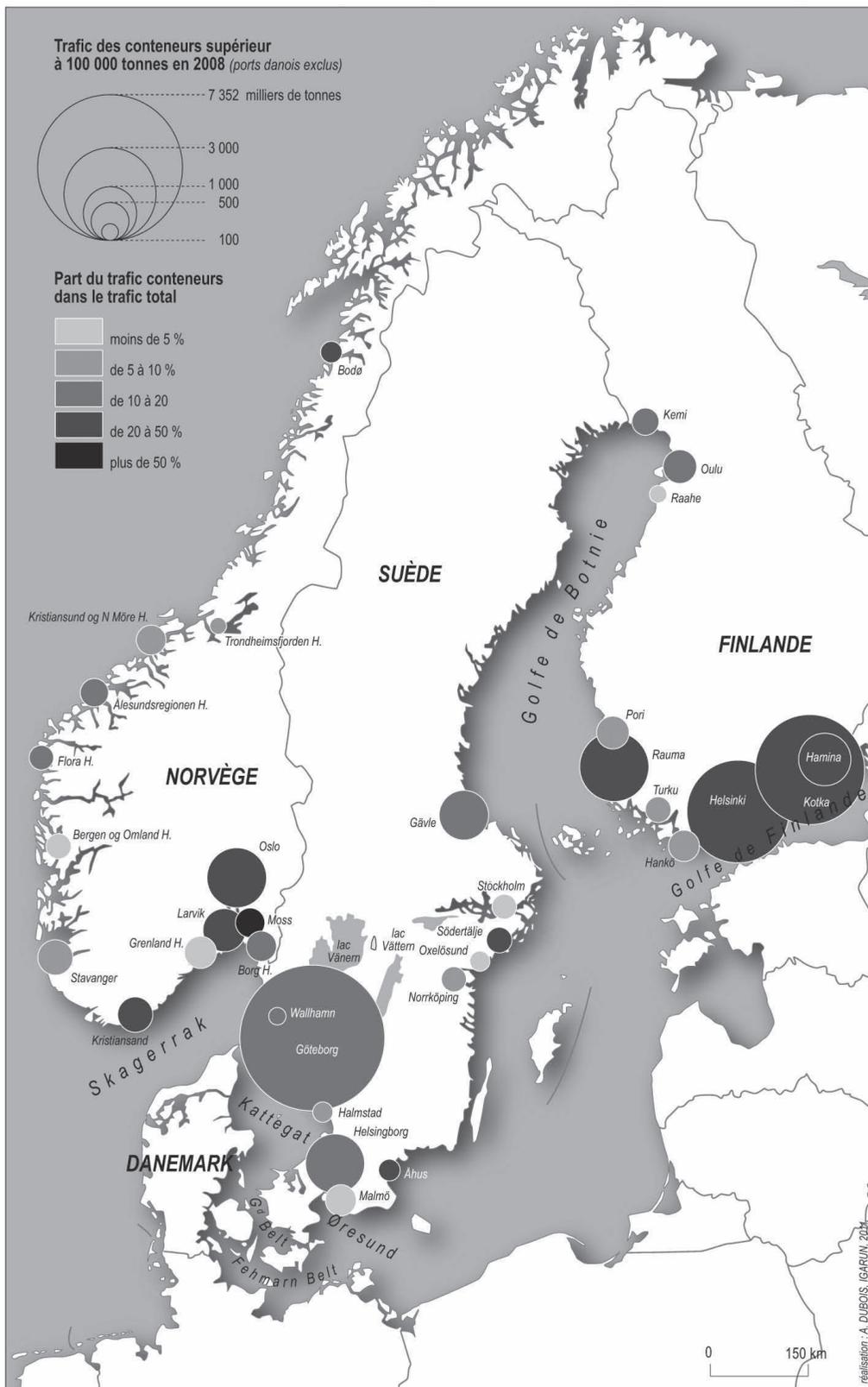


Figure 2 : Les ports principaux du trafic conteneurisé de l'Europe nordique en 2008
The main ports of containerized traffic of Northern Europe in 2008

corrélation entre les grands ports et les aires métropolitaines est sans doute la capitale suédoise, dont le port reste bloqué à 4,5 millions de tonnes en 2008 (dont 214 000 tonnes de trafic conteneurisé, soit moins de 2 % du tonnage national).

Pour mieux comprendre cet aspect relativement marginal des ports nordiques, il convient d'effectuer une rotation de point de vue et d'observer les dynamiques d'avant-pays. Rappelons tout d'abord que tous ces pays sont largement tributaires de fournisseurs ou de clients intra-européens (de 42,6 % des exportations en Finlande à 70,1 % des exportations en Norvège, de 43,3 % des importations en Finlande à 57,4 % des importations au Danemark, ces pourcentages étant calés sur l'année 2005, Russie et pays baltes exclus). Relevons également le rôle majeur dans cette affaire de l'Allemagne (de 10,4 % des exportations suédoises à 17,2 % de celles du Danemark, de 13,4 % des importations norvégiennes à 20,8 % des importations danoises). Par opposition, les rives orientales de la Baltique, bien qu'en progrès significatifs, restent très marginales, sauf pour la Finlande (la Finlande fait 13,9 % de ses importations et 11 % de ses exportations avec la Russie, respectivement 3,4 et 4 % avec les pays baltes). Soulignons surtout la faiblesse des échanges avec le reste du Monde, dont le total reste du même ordre que les seuls échanges avec le voisin allemand (de 17 % des exportations norvégiennes à 28,5 % de celles de la Suède, de 15,9 % des importations suédoises à 25,7 % de celles de la Norvège). On comprend alors la tentation de satelliser les services maritimes liés aux dessertes extra-européennes par des réseaux de *feeder* au départ des ports allemands, voire des ports du Benelux, tout en s'appuyant sur la masse des besoins intra-européens pour rentabiliser ces nouvelles lignes réticulaires. Nous sommes ici au cœur d'un positionnement périphérique, ne pouvant plus espérer de liaisons directes avec les avant-pays lointains, son intégration se faisant alors sous le registre de la domination par des places extra-nordiques. Par ailleurs, l'insuffisance des échanges avec la partie orientale de la Baltique ne permet pas encore à l'Europe nordique de profiter de sa position intermédiaire, à la seule exception de la Finlande qui entretient un trafic de transit nullement négligeable avec la Russie (plus de 8 millions de tonnes en 2008, principalement grâce aux ports du sud-est du pays, comme Kotka ou Hamina).

La dépendance relative envers des places extra-nordiques

À vrai dire, cette domination n'est pas nouvelle (Vigarié, 1979). Hambourg est connu pour bénéficier de longue date d'un *wet transit* puisé dans le monde balte et scandinave (Weigend, 1956). C'est du reste pour résister à l'influence envahissante de Hambourg, stimulée notamment par l'ouverture du canal de Kiel en 1895, qu'un certain nombre de ports scandinaves avaient développé des offres commerciales originales, comme des ports francs, à Copenhague notamment. Car, vu du Nord, ce *wet transit* avait tout à fait l'allure de « trafics détournés ». On pouvait les estimer, pour le seul cas norvégien, selon Ouren (1976), à 97 800 tonnes en transbordement (*trans-shipment*) à Hambourg en 1974, auxquelles il fallait adjoindre des frets acheminés par voie de terre et en lien avec des horizons extra-européens, traités dans le port de Hambourg (29 500 tonnes la même année). Pour Husain (1981), l'ensemble des transits scandinaves de Hambourg était évalué autour du million de tonnes à la fin des années 1970. En prenant en compte cette fois-ci les statistiques globales du commerce extérieur norvégien, on estimait pour ce pays, les trafics extra-européens détournés, empruntant les seules voies terrestres ou les ferries, à 208 200 tonnes en 1974 et à 411 100 tonnes en 1990.

Mais cette aspiration restait endiguée par les acteurs du shipping scandinave qui avaient réussi à maintenir jusque dans les années 1980, de gros investissements dans les lignes régulières. En fait, ces lignes régulières n'ont jamais été l'objectif privilégié des armements nordiques, ces derniers préférant le marché spéculatif de la navigation affrétée, plus en phase avec leur statut de « roulier des mers » (Guillaume, 1994). Mais de gros opérateurs avaient toutefois développé des réseaux de lignes, comme W. Wilhelmsen ou L. Høegh en Norvège, les groupes Johnson, Broström ou Transatlantic en Suède, Det Østasiatiske Kompagni, A. P. Möller ou DFDS au Danemark. Certains de ces groupes furent à l'origine de consortiums, au démarrage des lignes conteneurisées, comme Scancarriers ou ScanDutch, sans parler d'ACL sur l'Atlantique Nord, privilégiant assez systématiquement la formule des porte-conteneurs rouliers (conros) aux dépens des porte-conteneurs intégraux, permettant ainsi d'associer frets

conteneurisés et frets roulants, en marge des compagnies spécialisées dans le conteneur. Les ports nordiques ont donc maintenu des escales directes avec le vaste Monde jusque dans les premières années de la révolution du conteneur (Ouren, 1958).

Mais l'accélération du processus a provoqué un double décrochage. Décrochage du shipping lui-même, puisqu'à l'exception notable de A. P. Möller (Maersk) qui a grandi au rythme de l'effacement de ses congénères (Frémont, 2008), tous les grands opérateurs ont disparu de ce marché ou se sont recentrés sur les marges des lignes régulières (le norvégien Wilhelmsen et le suédois Wallenius se sont rapprochés en 1999 pour mieux contrôler le segment du fret roulant dans lequel ils avaient déjà très largement investi chacun de leur côté ; les norvégiens Høegh et Ugland ont fait de même en créant HUAL, devenu Høegh Autoliners depuis l'abandon de Ugland en 2000). Seul subsiste, parmi les anciens fleurons, ACL, mais sous la forme d'une filiale du groupe italien Grimaldi, entre les ports européens (dont Göteborg) et les ports de la façade atlantique de l'Amérique du Nord, avec 5 conos vieillissants de près de 52 000 tonnes de port en lourd (TPL).

Décrochage des ports nordiques eux-mêmes qui ne peuvent plus offrir de services en prise directe avec les pays extra-européens, à la seule exception de Göteborg, grâce à un nombre assez limité d'armements (ACL et WW sur l'Amérique du Nord, WW sur l'Afrique, Høegh Autoliners et Shipping Corporation of India sur la mer Rouge, le golfe Persique et l'Inde, Maersk sur l'Asie du sud-est et de l'est). Une telle décimation ne signifie nullement la fin du shipping scandinave, mais plutôt son recentrage dans le contexte d'une mondialisation galopante, au profit des seules fonctions immatérielles, supposant l'abandon de pans entiers de l'activité, proches de la marchandise ou de la réalisation concrète des opérations maritimes. Pour le seul cas norvégien, on estime en effet que le secteur maritime compte aujourd'hui 90 000 salariés, dont seulement 16 000 marins nationaux embarqués. Le reste se déploie surtout dans les sièges sociaux, les services aux entreprises, le management, les assurances ou les services financiers. Le pays se signale non seulement par des banques très actives dans le financement des navires, mais aussi par des bourses ou organes d'échanges des produits dérivés

maritimes : c'est le cas notamment de l'International Maritime Exchange, plus connu sous le nom d'IMAREX qui s'est imposé aux côtés du NYMEX sur ce type de produits. Plate-forme de transaction standardisée et chambre de compensation sécurisée avec la Norwegian Futures and Options Clearing House, elle sert d'intermédiaire à un volume d'affaires de l'ordre de 200 milliards de dollars US. Par ailleurs, la bourse d'Oslo abrite un grand nombre de valeurs liées à de nombreuses compagnies maritimes (Tourret, 2009). Ainsi se trouve confirmée la coupure entre le pôle maritime et le port marchand, réduit à un trafic global de 5,9 millions de tonnes en 2008.

Le *feederling*, ainsi que les conteneurs européens *door to door*, sont devenus le fond de commerce des ports nordiques. Des compagnies importantes (Unifeeder, basée à Århus, Team Lines, basée à Hambourg) s'en sont fait une spécialité. À titre indicatif, Unifeeder a convoyé plus de 1,2 million de boîtes EVP en 2009, contre 553 000 en 1996 et 270 000 en 1987. La place de Hambourg profite indéniablement de ces trafics de cabotage, stimulant ses anciennes emprises sur le monde nordique. Si l'exceptionnelle croissance des trafics conteneurisés du port de Hambourg, au cours des vingt dernières années (moins de 2 millions de boîtes EVP en 1990, 9,7 millions de boîtes EVP en 2008) est principalement due à la redécouverte des hinterlands traditionnels du port, suite à la réunification allemande et à la réintégration de l'Europe centrale à l'économie de marché, les mondes balte et scandinave ont largement soutenu cette croissance (Serry, 2005, 2006). Une bonne part des transbordements de conteneurs lui est destinée dans le port de Hambourg (Tourret et Lacoste, 2006). Par exemple, les ports des États baltes et scandinaves, desservis par des lignes régulières au départ de Hambourg, sont au nombre de 90 en 2011 (53 en Norvège, 12 en Suède, 9 en Finlande, 3 au Danemark, en Pologne, Estonie, Lettonie ou Lituanie), contre 21 seulement au départ de Göteborg (7 en Finlande, 5 en Norvège, 4 au Danemark). Saint-Petersbourg, Helsinki, Kotka, Riga, Gdynia, Oslo et Göteborg font partie des ports les plus intensément desservis par la place hambourgeoise (figures 3 et 4).

Néanmoins, les opérateurs du conteneur doivent tenir compte de la concurrence routière, dont les alliés sont les lignes de rouliers (DFDS Tor Line)



Figure 4 : Les services réguliers au départ de Göteborg vers les ports de l'Europe nordique
The scheduled services from Gothenburg to ports of Northern Europe

ou de ferries, tenues par des compagnies puissantes (Color Line en Norvège, DFDS ou Scandlines au Danemark, Stena Line en Suède, Finnlines, Viking Line ou Silja Line en Finlande, cette dernière ayant néanmoins été rachetée par l'ambitieuse compagnie estonienne Tallink depuis 2006). L'une des dernières opérations en date est le rachat en 2009 des ferries de Norfolk Line (appartenant à A.P. Möller) par DFDS. Cela permet à A. P. Möller (Maersk) d'entrer dans le capital de DFDS (à la hauteur de 37 %), alors que DFDS s'engage dans une restructuration de tous ses services sous la marque DFDS Seaways. Ces services de rouliers surfent sur le succès du camion en *door to door*, mais ils doivent aussi résister aux effets du lien fixe sur l'Øresund, qui permet d'aplanir efficacement les ruptures de charge entre Suède et Danemark depuis 2000. Quoiqu'il en soit c'est au Danemark et en Suède que les ports profitent des effets les plus sensibles du roulage : 45,2 millions de tonnes pour les ports suédois (soit près du quart du tonnage total des ports suédois – contre 11,6 millions de tonnes pour les conteneurs). Des ports en tirent l'essentiel de leur activité (80,3 % à Trelleborg en 2008, 60 % à Helsingborg, 42 % à Malmö et même 26,4 % à Göteborg, le roulage étant ici à comprendre avec le renfort de flux importants de véhicules neufs, importés surtout d'Asie, mais aussi exportés, grâce à la proximité des usines Volvo).

FLUX MARITIMES ET STRUCTURATION TERRITORIALE

La structuration territoriale en Europe du Nord est assez largement tributaire des flux de transport, cette dépendance s'exerçant parfois de très longue date : la Norvège n'est-elle pas la *nord vei*, c'est-à-dire la route du Nord, découverte lors des premières incursions viking, puis stabilisée à partir du XIII^e siècle par les monopoles commerciaux de la place de Bergen, maintenus sous des procédures variées jusqu'au XIX^e siècle ? D'aucuns même prétendent que c'est l'affranchissement des villes côtières de la servitude envers Bergen qui poussa la bourgeoisie bergenoise à investir dans le shipping. Plutôt que de maintenir la main sur la marchandise, mieux valait investir dans les réseaux de transport et la flotte marchande. C'est l'une des raisons du succès du shipping norvégien (Guillaume, 1994).

La dispersion portuaire limite la structuration des territoires

Pour revenir au Nord contemporain, la stabilisation de couloirs, voire d'axes de circulation, est assez largement contrariée par la dispersion des échanges, déjà détectée en première partie. Les usines forestières ou métallurgiques ont en effet tendance à maintenir des relations de quai à quai, de l'origine à la destination du produit, en éliminant les ruptures de charge. Elles se traduisent en même temps par la multiplication d'agglomérations spécialisées, de faible rayonnement géographique. Cette organisation qui pousse à l'intégration complète de la chaîne de transport, s'est traduite par l'investissement des chargeurs dans les navires eux-mêmes. Ainsi, le raffineur national Neste ou les groupes papetiers UPM Kymmene ou Enso ont pris des parts actives dans la flotte finlandaise. Finnlines a été longtemps contrôlé par le groupe Enso, Transfennica par un conglomérat de papetiers dont UPM Kymmene. Ce n'est finalement qu'assez récemment que ces compagnies ont été « externalisées », le groupe italien Grimaldi en profitant pour mettre la main sur Finnlines (Tourret et Lacoste, 2007). Au total, beaucoup de ports restent dominés par les trafics de leurs industries spécialisées, parfois de manière presque exclusive : à plus de 90 % à Piteå ou à Mönsterås, à 85 % à Husum en Suède, pour ne parler que des ports forestiers. Ils n'ont que peu d'effets structurants.

Parfois, il se peut que le point d'émission des frets ne soit pas à proximité du littoral. Il devient alors nécessaire de maintenir une infrastructure lourde d'accès à la mer, soit par l'entretien d'une voie ferrée permettant d'acheminer le produit dans de bonnes conditions jusqu'au port le plus proche (c'est le cas du minerai de Kiruna-Malmberget, convoyé jusqu'à Narvik qui de fait, put longtemps se vanter d'être le premier port norvégien par le tonnage -il enregistre encore, grâce aux installations portuaires de la LKAB, un tonnage de 14,6 millions de tonnes en 2008, dont 14,1 millions de tonnes de minerai de fer), soit par la mise en œuvre d'une voie d'eau, donnant l'opportunité aux navires de pénétrer à l'intérieur des terres, jusqu'au quai de l'industriel. On peut citer à ce sujet le canal Saimaa qui permet de racheter une dénivellation de 76 m environ, ouvrant depuis sa modernisation liée à un accord avec l'ex-

URSS, signé en 1963, un important réseau lacustre et fluvial à des unités de 2 500 tonnes dans le sud-est de la Finlande. La Finlande peut ainsi revendiquer l'existence de ports intérieurs, dont l'animation est loin d'être négligeable, le canal ayant enregistré un trafic de l'ordre de 2,1 millions de tonnes en 2006, contre à peine plus de 50 000 tonnes pour sa première année complète d'activité en 1969, suite à sa réouverture après travaux (Charlier, 1989). Mais c'est à la Suède évidemment qu'il faut penser, avec ses « grands lacs » Vänern et Mälaren, ouverts à la navigation commerciale. Ces deux lacs (1 140 km² pour le Mälaren et 5 648 km² pour le Vänern) sont accessibles, pour le premier, par les écluses et le canal de Södertälje, à des navires de 7 m de tirant d'eau environ, pour le second, par le canal et les écluses de Trollhättan, rachetant une dénivellation totale de 44 m à des navires, modestement qualifiés de Vänernmax (88 m x 13,2 m x 5,4 m, soit en longueur, largeur et tirant d'eau, des caractéristiques légèrement supérieures à celles du canal Saimaa, dites Saimax). Les ports riverains de ces lacs étant assez nombreux et débouchant en mer sur des pôles importants (Göteborg pour le Trollhättan canal), on peut déjà parler à leur sujet, si ce n'est d'axes, du moins de corridors de circulation.

L'empreinte des couloirs sud-nord

Couloirs et axes de transport procèdent d'autres impulsions. Dans l'ensemble, l'Europe nordique est structurée par des couloirs de deux orientations différentes, sud-nord et ouest-est. Les pôles ou les nœuds sont au carrefour de ces deux orientations, surtout lorsqu'elles peuvent se combiner avec celles des autres modes de transport (Charlier, 1994).

Les couloirs sud-nord sont largement dominés par un couloir central, dans le prolongement des détroits danois. De part et d'autre de ce couloir, tant à l'ouest qu'à l'est, l'intensité des relations s'atténue, parfois jusqu'à l'extrême. C'est à l'ouest, sur la façade maritime norvégienne que l'animation est la plus faible, mais la plus originale (Pinard, 1979). Elle reste structurée par une chaîne de petits pôles, égrenés le long de la route maritime, de Bergen à Kirkenes (Guillaume, 1990). Chacun y conserve un lot significatif de trafic, très enrichi par les marchandises diverses, dont une bonne partie en redistribution par cabotage intérieur (Ålesund, 1,6 million de tonnes

en 2008, dont près de 700 000 tonnes de divers, Bodø, 737 000 tonnes dont 251 000 tonnes de divers, Tromsø, 857 000 tonnes dont 287 000 tonnes de divers). L'ensemble reste naturellement largement dominé par Bergen (plus de 2,3 millions de tonnes de divers). Les opérateurs maritimes y sont en situation de quasi-monopole : Nor Lines assure l'essentiel des échanges de marchandises diverses. Cette compagnie norvégienne est le résultat du rapprochement progressif de nombreux armements, pour aboutir à la configuration présente, dans laquelle Hurtigruten ASA, l'opérateur du célèbre Express côtier, dispose de la moitié des parts (Guillaume, 2006), l'autre moitié étant tenue par DSD (Det Stavangerske Dampskibsselskab). Nor Lines prolonge la desserte intérieure par des lignes vers le Benelux ou les îles britanniques, qu'elle exploite sous la marque Sea-Cargo, en partenariat avec l'armement Seatrans. Cette offre est complétée vers les ports allemands (Hambourg et Bremerhaven) par les *feeders* de Euro Container Lines, filiale du groupe Wilson, originaire de Bergen.

Dans le Skagerrak, dans le prolongement des liaisons terrestres du Jutland, commencent les véritables enjeux pour les opérateurs maritimes. Le groupe norvégien Color Line, né au début des années 1990, a récupéré les anciennes lignes de ferries de Fred Olsen, au départ du port danois de Hirtshals. Avalant un de ses concurrents (Larvik Line) en 1996, le groupe présente une offre cohérente et modernisée entre Hirtshals, Larvik et Kristiansand (grâce en particulier à deux ferries rapides de 33 500 TJB, mis en ligne en 2007). Il est le principal animateur des ports de Larvik (608 000 passagers en 2008) et surtout de Kristiansand (1,3 million de passagers), sans pour autant en être l'acteur exclusif. Car ces ports sont déjà dans le champ des lignes de *feeding* ou des lignes de roulage qui fréquentent le Kattegat : les deux ports ont un trafic d'un volume sensiblement équivalent (2 millions de tonnes), mais avec un fort pourcentage de marchandises diverses (58 % à Larvik, 55 % à Kristiansand), les conteneurs (645 000 tonnes à Larvik, 433 000 tonnes à Kristiansand) tenant une place très significative, aux côtés du roulage.

Le Kattegat est la véritable colonne vertébrale de ces couloirs maritimes Sud-Nord. On y rencontre tous les armements qui opèrent en *feeding*, en conteneurs *door to door* et en roulage, au départ de

Hambourg, Bremerhaven, Rotterdam ou Anvers. Ils desservent des ports importants sur les rivages de cette entrée de la Baltique : Århus, Fredericia, Copenhague côté danois, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Malmö, côté suédois. Au nord, le fjord d'Oslo (Oslo, mais aussi Moss ou Fredrikstad) évolue dans le même contexte. De plus, le couloir maritime est animé par d'importantes lignes de ferries selon une orientation sud-nord (Kiel-Göteborg, Kiel-Oslo, Copenhague-Oslo, Fredrikshavn-Oslo). Elles se présentent toutes en alternative au franchissement des détroits danois et sont tenues par de puissantes compagnies (Stena Line, Color Line, DFDS). Color Line par exemple, qui a repris la ligne Oslo-Kiel, ouverte en 1961 sous l'intuition précoce du Norvégien A. Jahre, y place deux des plus imposants ferries de l'Europe du Nord (le Color Fantasy depuis 2004, le Color Magic depuis 2007, tous deux d'un tonnage de 75 000 TJB). Ce sont ces compagnies qui permettent au port d'Oslo d'être la véritable porte d'entrée des ferries en Norvège (2,4 millions de passagers en 2008, soit près de 40 % du total national). Elles assurent également une part importante des marchandises diverses traitées par la métropole norvégienne (près de 900 000 tonnes sur un total de près de 2,5 millions de tonnes). Toutefois, le lien fixe sur l'Øresund exerce un effet dépressif sur ce genre d'activités et plus généralement sur le port d'Oslo qui a tendance à stagner, depuis son trafic record de 1997 (6,9 millions de tonnes).

L'Øresund est en effet la pièce maîtresse du couloir principal de transport de l'Europe du Nord (Cabouret, 1992). Vu sous le regard particulier des échanges sud-nord, le détroit est une sorte de gué dont l'obstacle est dédoublé vers l'Allemagne par le Fehmarn Belt. Avant la réalisation du lien fixe sur le Sund, ce détroit était traversé par une vingtaine de millions de personnes chaque année. Elles utilisaient de plus en plus largement leur véhicule, ces derniers approchant les 2,5 millions en 1990 (dont près de 500 000 poids lourds). À cela s'ajoutait le transit ferroviaire entre les deux rives. La réalisation du lien fixe a renforcé le rôle de pont terrestre de cette région de l'Øresund (Marcadon, 2004). Elle n'a pas asséché complètement l'animation maritime, mais elle l'a plutôt reconfigurée. Les lignes du sud, voisines de l'ouvrage d'art, ont disparu (Copenhague-Malmö) au profit des lignes au nord du détroit

(Helsingør-Helsingborg), cette reconfiguration ayant d'ailleurs été anticipée avant la construction du lien fixe (Helsingør-Helsingborg concentrait déjà 79 % du trafic en 1986). En 2008, le port de Helsingborg a enregistré plus de 10,9 millions de passagers et plus de 1,9 million de véhicules. Le passage le plus étroit reste donc très fréquenté, mais il est à mettre en comparaison avec les flux qui empruntent le pont de l'Øresund (25 millions de personnes environ).

Par ailleurs, les opérateurs ont été profondément restructurés, par le rapprochement des intérêts danois et allemands, ces derniers se détachant progressivement de leurs investisseurs historiques, d'origine publique et ferroviaire. Le processus a abouti à la constitution de Scandlines GmbH, société privée de droit allemand, cette dernière ayant une filiale au Danemark (Scandlines AS). C'est cette société qui contrôle l'exploitation du « grand » passage, entre Puttgarden et Rødby sur le Fehmarn Belt et entre Helsingør et Helsingborg sur le Sund. En outre, elle propose des lignes alternatives, entre l'Allemagne et le Danemark (Gedser-Rostock) ou entre l'Allemagne et la Suède (Rostock-Trelleborg, Sassnitz-Trelleborg, Travemünde-Trelleborg), lignes sur lesquelles elle rencontre la concurrence d'autres opérateurs (comme TT Line, entre Travemünde, Rostock et Trelleborg, ou Finnlines, entre Travemünde et Malmö). Ce faisceau exceptionnel de relations qui s'épanouit en Suède sur les couloirs Malmö-Göteborg et Malmö-Stockholm, a tendance à s'épaissir vers l'est, vers l'Allemagne orientale (Rostock, Sassnitz) et la Pologne (Swinoujscie). Les opérateurs maritimes y ont tout intérêt, dans la mesure où la réalisation du lien fixe sur le Fehmarn Belt est en bonne voie, avec la signature d'un traité allant dans ce sens entre le Danemark et l'Allemagne en septembre 2008, traité ratifié par les parlementaires des deux pays en mars et juin 2009 (pour une ouverture à l'horizon 2018-2022).

On ne retrouve plus en Finlande de couloirs de circulation aussi imposants. D'une part, parce que l'essentiel des frets finlandais est traité sur les rives méridionales du pays, puis réexpédié vers l'intérieur du territoire, les ports du golfe de Botnie n'exerçant pas de rôle majeur de ce point de vue (Charlier, 1986). D'autre part, parce que les liens maritimes avec la côte estonienne sont encore faibles, même s'ils disposent d'une importante marge de progression, avec l'amélioration attendue des liaisons terrestres avec l'Europe orientale (notamment sur la

liaison ferroviaire Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki, projet inscrit au titre des projets RTE-T sous le nom de Rail Baltica).

Le complément des couloirs ouest-est

Les couloirs ouest-est complètent sans les concurrencer les couloirs précédents. À l'ouest, sur les rivages de la mer du Nord, ces couloirs, historiquement très importants, en raison de l'impulsion précoce des îles britanniques (avec des lignes maritimes de tradition, comme entre Esbjerg au Danemark et Harwich ou Newcastle en Grande-Bretagne), ont tendance à s'affaïsser, au rythme du recul de ce partenaire commercial (la Grande-Bretagne ne représente plus que 8,8 % des exportations danoises, 7,4 % des exportations suédoises en 2005). Ces couloirs ne prennent réellement de consistance qu'à l'intérieur du territoire danois, entre Fredericia et Copenhague, sur lequel l'aisance des communications a été gagnée au prix d'un aplatissement des obstacles maritimes (avec le lien fixe sur le Grand Belt, ouvert en 1997-1998), faisant ainsi du Danemark, un véritable carrefour rénové de communications entre l'Europe et la péninsule fenno-scandienne (Corlay, 1996).

Sur le territoire suédois, le point d'ancrage de ces couloirs est incontestablement Göteborg (Marcadon, 1998). Non parce que ce port entretient des relations suivies avec son voisin danois, Frederikshavn, mais bien parce qu'il dispose d'un arrière-pays qui s'étale sur toute la Suède centrale. À vrai dire, il ne s'agit pas d'un couloir, mais d'un véritable éventail de liaisons routières et ferroviaires qui servent les intérêts de ce port du Kattégat. Le chemin de fer en particulier joue un rôle essentiel, depuis la création de navettes pour les trafics conteneurisés; elles se sont multipliées ces dernières années en mettant en relation Göteborg avec la majeure partie des villes du Svealand et du Götaland (2 navettes en 2002, 26 en 2009). En 2009, le nombre de boîtes EVP transportées par le chemin de fer est de plus de 366 000 (contre moins de 144 000 en 2002). Ce succès est à relier aux profondes réformes du chemin de fer qui ont affecté la Suède à la fin du xx^e siècle. Après avoir été dépossédés de l'infrastructure (confiée à Banverket en 1988, puis depuis 2010, à Trafikkverket, l'intérêt de cette nouvelle formule étant que l'infrastructure

est dorénavant prise en main par le même organisme que celui des routes et, à terme, des ports et aéroports, « pour gérer -selon l'État- les transports de manière plus efficace et plus durable, avec une vue d'ensemble », les chemins de fer de l'État (SJ) sont maintenant affrontés à la concurrence, tant sur le marché des voyageurs que sur celui des marchandises, en anticipant très largement sur les directives européennes. Les SJ ont d'ailleurs éclaté en 2001, la marque n'étant conservée que pour les voyageurs. L'activité fret des SJ a été reprise sous la marque Green Cargo, opératrice de plusieurs des navettes ferroviaires déjà évoquées. Elle doit résister à la concurrence d'une quinzaine d'autres opérateurs travaillant sur le fret, certains étant des acteurs de premier rang du système de navettes ferroviaires au départ de Göteborg (Railport Scandinavia).

La Suède est donc bien armée pour devenir l'espace transitaire idéal de la Finlande, les navettes de Göteborg allant jusqu'à Stockholm, Norrköping ou Gävle, sur la rive orientale de la Baltique. On y retrouve les lignes maritimes entre la Suède et la Finlande, surtout connues pour leurs services de ferries (Charlier, 1990) (Viking Line, Tallink-Silja Line), en raison de leur forte orientation touristique (Stockholm est ainsi le deuxième port à passagers de Suède, avec 8,6 millions de passagers en 2008). Toutefois, ce passage vers Turku ou Helsinki sert peu au fret. La Finlande préfère des liaisons maritimes directes avec l'Allemagne, par navires rouliers ou ferries (Finnlines entretient notamment une ligne de ferries entre Helsinki et Travemünde, son concurrent, Tallink-Silja ayant ouvert la sienne entre Helsinki et Rostock). On retrouve également en Baltique les nombreux feeders reliant Helsinki, Kotka, Rauma, Hamina. Leur desserte appliquée des ports de la côte orientale de la Suède (Gävle, Stockholm) est donc une manière de nuire aux ambitions orientales de Göteborg.

Finalement, on s'aperçoit que les grands enjeux du transport en Europe du Nord se cristallisent aux points d'intersection des deux orientations sud-nord et est-ouest. L'Union européenne ne s'y est d'ailleurs pas trompée, en réservant au « Triangle nordique », c'est-à-dire à l'espace circonscrit entre Copenhague au sud, Oslo au nord et Stockholm-Helsinki à l'est, l'un de ses projets prioritaires RTE-T. Ce projet n'a pas d'implication portuaire directe, puisqu'il est surtout ferroviaire et secondairement routier, pour un

investissement global, calculé en 2004, de l'ordre de 10,9 milliards d'euros. La requalification des réseaux, voire la construction de nouvelles voies, le tout sur près de 1 900 km de réseau routier et de 2 000 km de voies ferrées, faciliteront à n'en pas douter une meilleure intégration des ports à leur arrière-pays. Plus localement et pour ce qui concerne les deserts maritimes, deux pôles ressortent à l'intérieur du triangle : Göteborg et son Skandia Container Terminal, ses dix postes à quai pour les grands navires (jusqu'à près de 15 m de tirant d'eau), point d'accroche au Monde pour l'Europe nordique, les détroits danois et leurs ouvrages fixes, point d'accroche à l'Europe. Du rayonnement plus ou moins équilibré entre ces deux pôles, dépendent les dynamiques circulatoires et le positionnement géostratégique de cette périphérie intégrée.

ENTRE LA PORTE ET LE GUÉ, LA RECHERCHE D'UN ÉQUILIBRE CIRCULATOIRE

La Porte et le Gué ne sont pas ici évoqués dans un registre métaphorique. Göteborg d'un côté, les détroits danois de l'autre, obéissent bien aux fonctions que ces qualificatifs leur assignent. Tout juste peut-on rappeler que le Gué, permettant de relier la péninsule scandinave au reste du continent européen et qui aujourd'hui, s'accomplit au travers des liens fixes, s'est longtemps comporté comme une porte verrouillée, cherchant le contrôle du monde balte. Installé sur les rives orientales du Sund jusqu'au traité de Roskilde (1658), le Danemark surveillait les trafics aux débouchés de la Baltique, en les frappant à l'occasion d'un droit de péage (1429-1857). Ce sont d'ailleurs ces droits et la position portière du Danemark qui firent l'objet des différends persistants avec la Suède, puissance montante du monde nordique au XVII^e siècle. Le Danemark dut se résoudre en 1658 à concéder la riche région de Scanie et finit par admettre, à l'issue de la grande guerre du nord (1700-1720), que le royaume se réduisait désormais aux territoires situés à l'ouest du Sund, le détroit étant définitivement partagé entre les deux États. Les grandes puissances européennes ont ensuite veillé à préserver cet équilibre au mieux de leurs intérêts (Helle, 1992). Toujours dans le même registre, la fondation de Göteborg, définitivement stabilisée au débouché de la Götaälv en

1619, doit se comprendre comme la mise en valeur de la seule porte possible, pendant longtemps, de la Suède, sur la mer ouverte. L'essor de la ville-port a ensuite progressé au rythme du développement suédois.

Les effets réciproques de la nodalité et de la polarité

Avant toute chose, pour comprendre les dynamiques circulatoires, il convient de bien distinguer nodalité et polarité (Ducruet, 2005). La nodalité est affaire de réseau et peut donc jouer sur des niveaux d'échelle, puisqu'elle est en rapport avec des carrefours et des interfaces. Mais ces carrefours et interfaces ne sont pas forcément en position centrale et peuvent se limiter à des fonctions d'« entre-deux » (Fleming et Hayuth, 1994). La centralité suppose la polarité qui est affaire de surface, d'aires polarisées et d'arrière-pays, dont les contraintes de contiguïté (plus relative pour les arrière-pays que pour les aires polarisées) limitent considérablement les jeux d'échelle. Notons bien que le pôle peut aussi faire nœud, comme le confirment bon nombre de grandes villes portuaires, mais les nœuds ne sont pas toujours des pôles, et il se trouve aussi des pôles dont la dimension nodale est somme toute très quelconque, leur essor dépendant alors d'un rayonnement local ou régional de haute intensité. Appliqué au cas d'espèce qui nous préoccupe ici, il est évident que Hambourg exerce des fonctions nodales et polarisantes, la permanence et la recomposition constante des fonctions nodales s'expliquant en grande partie par la puissance des fonctions polarisantes (Debrie *et al.*, 2005).

La porte du Sund, devenue gué du Norden, a gagné en polarité ce qu'elle a perdu en nodalité. Sur les deux rives, dans les limites de la région de l'Øresund (c'est-à-dire l'île danoise de Sjælland et la province suédoise de Scanie), résident près de 3,8 millions d'hab. en 2011, contre 3,1 millions en 1970 et 2,1 millions en 1930. C'est plus du quart de la population des deux États en cause et 15 % de la population du Norden. Il s'agit donc d'une région polarisante et polarisée, la partie danoise, appuyée sur la métropole de Copenhague, disposant des deux tiers de la population de la région (grâce au grand Copenhague qui concentre les trois quarts des habitants de la partie danoise et la moitié de la

population totale de la région). Du reste, le nombre des navetteurs a tendance à augmenter, les Suédois étant attirés par le marché du travail de la métropole danoise et les Danois par le prix du foncier suédois, plus faible en Scanie qu'au Danemark.

Mais la nodalité portuaire s'est délitée progressivement, le lien fixe sur le Sund accélérant encore le processus. Hambourg exerce ici toute son influence de trois façons principales : en saturant d'abord le canal de Kiel de ses feeders, en utilisant les acheminements routiers que les liens fixes ont largement stimulés, en développant enfin le relais portuaire de Lübeck, que le groupe HHLA (Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft) a récemment investi, en l'alimentant en conteneurs par trains-blocs depuis ses terminaux hambourgeois (Damien, 2009). Pour résister au déclin, les deux ports de Copenhague et de Malmö ont rassemblé leurs forces dans une société commune (Copenhagen-Malmö Port, CMP) dont le poids total des trafics équivaut à environ 18 millions de tonnes en 2008. Si les deux ports restent bien placés pour les trafics rouliers, de portée régionale, ou pour la distribution des véhicules neufs, grâce notamment aux trois terminaux du port de Malmö (dont le *Toyota Nordic Hub Terminal*), les trafics conteneurisés sont confinés à des niveaux très modestes (moins de 200 000 EVP en 2007). CMP ne conçoit plus son avenir, en particulier à Copenhague, qu'en le calant sur les besoins strictement régionaux et sur la qualité des ambiances urbaines, permettant d'attirer un grand nombre de navires de croisière.

À l'inverse, la nodalité est la grande force de la place de Göteborg. Nous avons déjà rappelé que la ville, au débouché de la Götaälv, est une porte remarquable pour la Suède, non seulement parce qu'elle s'appuie sur un arrière-pays élargi, mais aussi parce que le port est un lieu d'accueil de lignes régulières de portée régionale et mondiale. Göteborg est donc la seule place nordique susceptible de résister à l'aspiration de Hambourg. Pour maintenir cette position, il s'agit d'élaborer des stratégies globales, depuis la desserte cadencée des arrière-pays, comme déjà dit plus haut avec la relance des services ferroviaires, jusqu'au réagencement technique et organisationnel du port lui-même. Pour cela, la municipalité de Göteborg a décidé de reconfigurer la gouvernance portuaire en 2009-2010, en partageant les compétences entre l'Autorité portuaire

(Göteborgs Hamn) et trois opérateurs de terminaux, chargés d'animer les trafics rouliers (Ålsborg RoRo AB, associant DFDS et une filiale de Cobelfret), les trafics de véhicules neufs (Gothenburg Car Terminal AB, sous le contrôle de la compagnie suédoise de logistique Logent) et les trafics conteneurisés du Skandia Container Terminal, finalement attribué à APM Terminals à l'automne 2011.

Si de telles stratégies permettent de fidéliser des opérateurs importants, elles ne suffisent certainement pas à compenser les handicaps majeurs de Göteborg, dont la nodalité reste très fragile, parce qu'en marge de la rangée des ports du nord-ouest européen, et dont la polarité urbaine est finalement assez modeste, avec un poids démographique estimé à plus de 920 000 hab. en 2010, pour le Grand Göteborg (Stor-Göteborg, la commune de Göteborg ne rassemblant que 55 % de cette population). En fait, Göteborg doit faire face à deux contraintes : l'insuffisance intrinsèque de son arrière-pays qui ne lui permet pas de massifier ses trafics comme dans les ports de la rangée pré-citée, l'efficacité des réseaux maritimes de distribution des flux conteneurisés au départ de ces mêmes ports, permettant de desservir la clientèle nordique au plus près de ses besoins ; d'où, paradoxalement, le grand nombre de ports nordiques touchés par des lignes conteneurisées.

UN NOUVEAU PÔLE SUR LES MARGES ORIENTALES DU NORDEN ?

Finalement, c'est plutôt à l'est que viendrait du nouveau. En effet, la reconfiguration des façades portuaires, anciennement sous influence soviétique, a pour effet de reporter une partie des trafics russes vers Saint-Petersbourg (Thorez, 2009). Ainsi, le trafic de ce port a quintuplé entre 1995 et 2004, pour atteindre 57 millions de tonnes en 2005 et 58 millions de tonnes en 2010. De ce point de vue, ce port a inversé la tendance de la période soviétique et des premières années des indépendances, au cours desquelles la croissance des ports des Etats baltes était la plus forte. L'évolution des trafics conteneurisés de Saint-Petersbourg est particulièrement spectaculaire : de 61 000 EVP en 1991, on est passé à 580 000 EVP en 2002 et à 1,9 million en 2010, la place reprenant la main en matière de concentration des trafics conteneurisés des ports post-soviétiques. Portée par ce

dynamisme, la ville attire les représentations de grands armements internationaux. Du reste, les opérateurs de Hambourg surveillent de près cet essor, le groupe HHLA ayant investi dans l'un des terminaux du port russe (Tourret et Lacoste, 2006). Il est toutefois peu probable que Saint-Petersbourg puisse attirer un hub d'éclatement des trafics conteneurisés, compte tenu de ses contraintes nautiques (le port n'est guère accessible à des navires de plus de 60 000 tpl). Même si de grands espoirs sont placés dans le nouveau port de Oust-Louga, sur la rive méridionale du golfe, on a le sentiment que le réveil russe tient plus à la force acquise par la grande ville (4,7 millions d'hab. en 2002), qu'à des bouleversements réticulaires. Le fond du golfe de Finlande restera donc une mer de rouliers et surtout de feeders (Thorez, 2009).

CONCLUSION

Enfin, on a le sentiment que l'Europe du Nord a gagné en efficacité maritime, ce qu'elle a perdu en accès direct au vaste monde. Les recompositions réticulaires n'ont pas provoqué d'enclavement géographique ni de surcharges économiques. Mieux, avec le recours aux économies d'échelle, il est très possible que des hubs régionaux apparaissent dans le Norden, en lien direct, par gros feeders, avec les grands ports de la mer du Nord, eux-mêmes branchés sur les lignes est-ouest, ces hubs assurant l'éclatement et la distribution des frets dans leur environnement proche. En matière d'animation portuaire, ces recompositions sont masquées par la progression généralisée des trafics, signe d'une intégration renforcée au contexte européen et d'une croissance tendancielle d'une économie d'abondance. Par ailleurs, l'économie post-industrielle a détaché progressivement les villes de l'évolution de leur port, les forces acquises par les effets d'agglomération et les externalités urbaines, intrinsèques au principe de polarité, prenant le pas sur les effets des nodalités traditionnelles. Cette tendance ne signifie nullement la démaritimisation, puisque beaucoup de services maritimes (contrôle des flottes, management, courtage, services financiers spécialisés, assurances, expertise et analyse des marchés, conception des matériels navals) ont continué à prospérer, en Norvège notamment. Il va de soi qu'il s'agit d'une source de réflexion, quand

le regard se pose, par effet de symétrie, sur les périphéries méditerranéennes du continent européen. L'analogie semble s'imposer (essor des trafics rouliers et des lignes de ferries, développement des réseaux de *feeder*, puissance du pôle armatorial grec, regroupement portuaire au débouché de la Méditerranée, sur le détroit de Gibraltar). Mais la comparaison bute vite sur l'hétérogénéité des évolutions (présence en Méditerranée de hubs déconnectés des arrière-pays, déstabilisation de certains ports traditionnels, spécialisation du pôle grec dans des services de faible sophistication). Là encore, les effets de structuration territoriale l'emportent largement sur les effets de localisation.

Bibliographie

- CABOURET M., 1992. Vers un recentrage de la région de l'Öresund, *Norois*, n° 156, p. 369-388.
- CHARLIER J., 1986. Helsinki, porte océane de la Finlande, *Journal de la Marine Marchande*, n° 3459, p. 840-846.
- CHARLIER J., 1989. Le canal de Saimaa au service de l'économie régionale finlandaise, *Norois*, n° 142, p. 183-197.
- CHARLIER J., 1990. Le phénomène Mariehamn, *Norois*, n° 146, p. 117-129.
- CHARLIER J., 1994. Intermodal transportation in Europe: of modes, corridors and nodes. *Maritime Policy Management*, vol. 21, n° 3, p. 237-250.
- CORLAY J.-P., 1996. Au Nord, du nouveau... Un grand chantier européen : les liaisons fixes sur les détroits danois, *Cahiers Nantais*, n° 44-45, p. 139-161.
- DAMIEN M.-M., 2009. Hambourg : renaissance et ambitions du port hanséate, in DAMIEN M.-M. et MARCADON J. (dir.), *Les Ports européens et la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, p. 51-82.
- DEBRIE J., ELIOT E., SOPPÉ M., 2005. Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires : exemple d'application au port de Hambourg, *Mappemonde*, n° 79, 12 p.
- DUCRUET C., 2005. Structures et dynamiques spatiales des villes-ports au niveau mondial : du local au mondial, *Mappemonde*, n° 77, 6 p.
- FLEMING D.K., Hayuth Y., 1994. Spatial Characteristics of Transportation Hubs: centrality and intermediacy, *Journal of Transport Geography*, vol. 2, n° 1, p. 3-18.
- FRÉMONT A., 2008. Maersk et le conteneur, l'émergence d'un réseau mondial in Guillaume J., *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, p. 125-134.
- GUILLAUME J., 1990. Une guirlande insulaire, point d'appui pour une route maritime : la Nord Vei, *Norois*, n° 146, p. 107-116.
- GUILLAUME J., 1994. *Les transports maritimes et la Norvège. Étude des faits et conséquences de la circulation par mer*, Thèse d'Etat, université de Paris 1, 725 p.
- GUILLAUME J., 2006. Une voie de transport devenue ressource touristique, le cas très particulier de l'Express côtier nor-

- végien, in BERNIER X. et al. (dir.), *Transport et Tourisme*, Chambéry, Cahiers de Géographie, Edytem, p. 165-172.
- HELLE A. E., 1992. *Histoire du Danemark*, Paris, Hatier, 253 p.
- HUSAIN M. S., 1981. Influences on Development Policy in the Port of Hamburg, in Hoyle B. S. et Pinder D. A. (ed.), *Cityport industrialization and Regional development*, Oxford, Pergamon Press, p. 223-242.
- MARCADON J., 1998. L'évolution récente de l'activité maritime et portuaire dans les pays de la Baltique, Paris, BAGF, n° 4, p. 428-436.
- MARCADON J., 2004. Géo-économie des détroits danois, *Cahiers de Géographie du Québec*, t. 48, n° 135, p. 289-310.
- OUREN T., 1958. *The Port Traffic of Oslofjord Region*, Bergen, Skrifter fra Handelshøyskole, n° 6, 168 p.
- OUREN T., 1976. The Role of Large European Ports in the Shipment of Cargo between Norway and Transoceanic Countries, Oslo, *Norsk Geografisk Tidsskrift*, vol. 30, p. 171-178.
- PINARD J., 1979. L'express côtier (Norvège), moyen de transport régional et de croisière touristique, *Norois*, n° 101, p. 5-28.
- SERRY A., 2005. Les ports de la Baltique orientale, *Le Courrier des Pays de l'Est*, n° 1048, p. 40-50
- SERRY A., 2006. *La réorganisation portuaire de la Baltique orientale, l'émergence d'une nouvelle région en Europe*, Thèse de doctorat, Université du Havre, 373 p.
- THOREZ P., 2009. Le nouveau portuaire de la Russie en Baltique, in DAMIEN M.-M. ET MARCADON J. (dir.), *Les Ports européens et la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, p. 83-94.
- TIETZE W., VATJÖ U., 1987. *Norden, Man and Environment*, Berlin, Stuttgart, Gebrüder Borntraeger, 535 p.
- TOURRET P., LACOSTE R., 2006. Hambourg, zoom sur un centre maritime international, Saint-Nazaire, *Notes de Synthèse d'Isemar*, n° 89, p. 1-4.
- TOURRET P., LACOSTE R., 2007. Finlande, exemple du dynamisme maritime nordique, Saint-Nazaire, *Notes de Synthèse d'Isemar*, n° 98, p. 1-4.
- TOURRET P., 2009. La Norvège, l'étendue des filières maritimes, Saint-Nazaire, *Notes de Synthèse d'Isemar*, n° 111, p. 1-4.
- VIGARIÉ A., 1979. *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 496 p.
- WEIGEND G. G., 1956. The problem of hinterland and foreland as illustrated by the port of Hamburg, *Economic Geography*, vol. 32, p. 1-15.