

La Northern Line : une façade maritime mondiale

Jérôme Calauzènes 2019

Le transport maritime représente aujourd'hui plus de 80% du trafic de marchandises en volume dans le monde. L'histoire a montré son importance puisque les villes se sont, en priorité, installées sur des sites maritimes ou fluviaux, en lien avec les besoins du commerce. De nos jours, de très grands ports se sont développés et ont acquis une véritable dimension mondiale. Ils forment parfois de véritables façades maritimes comme c'est le cas au Japon, en Asie orientale ou en Europe du nord. Cette dernière est communément appelée Northern Range.

La Northern Line (ou Northern Range) désigne ainsi est un ensemble de 13 ports principaux, s'étendant sur 1 000km du Havre à Hambourg. C'est le passage le plus fréquenté du monde en termes de navigation maritime qui vient desservir l'Europe. Il occupe une position de carrefour entre l'Afrique et l'Europe du Nord, mais également entre l'aire asiatique et l'Atlantique.



Dans quelle mesure peut-on encore affirmer que, malgré la concurrence des ports asiatiques, la Northern Range fait figure de façade maritime mondiale, dynamique et pleine de perspectives ?

I. La deuxième façade maritime du monde dotée d'un riche hinterland.

A. *Une ancienne façade maritime et une riche tradition portuaire.*

Cette façade maritime est puissante par son histoire. Le nord de l'Europe possède une riche tradition commerçante. Depuis le Moyen-Âge, les foires se sont développées autour de villes comme Anvers, Bruges, Troyes,... Des associations de commerçants se sont créées comme la Hanse.

Cela a entraîné aussi l'émergence de ports d'importance. Le port d'Anvers, en Belgique, favorise la richesse de la ville dès l'époque moderne. C'est grâce à lui que la cité devient la première place boursière du monde dès le 16^es, reliant l'Inde à l'Amérique dès cette époque.

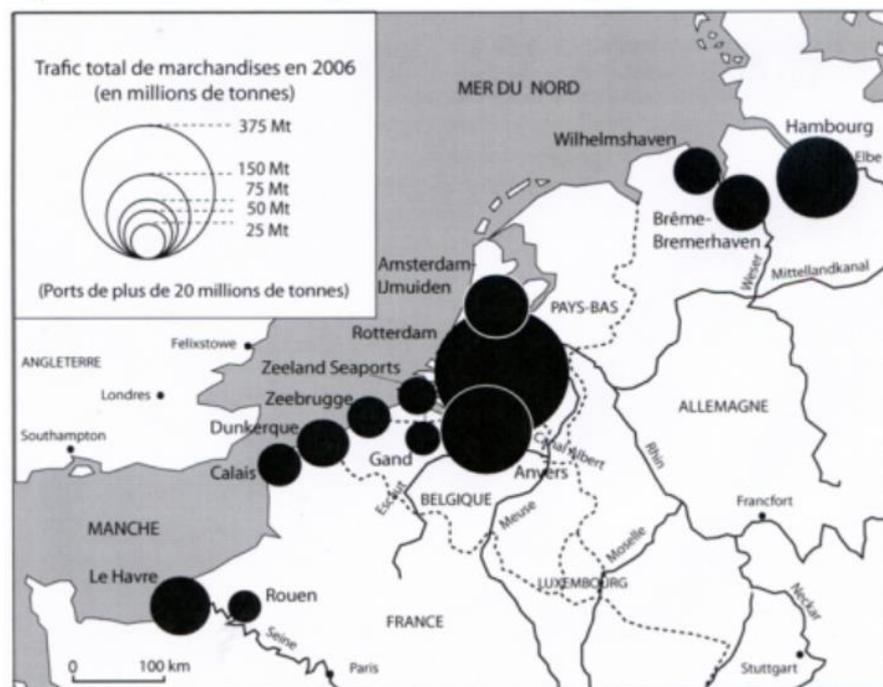
Le port de Rotterdam remonterait ainsi au 12^es. Il prend véritablement son essor à l'époque moderne et surtout au 19^es, en lien avec le développement du trafic entre l'Allemagne et l'Angleterre, les deux principales puissances de l'Europe d'une part et les Pays-Bas et leurs colonies d'autre part. Rotterdam se spécialise après 1945 dans l'importation et la transformation du pétrole, concentrant la totalité de l'importation du brut des Pays-Bas. Le stockage, le raffinage et la pétrochimie ayant besoin de beaucoup de place, l'étape suivante du développement du port vers l'aval a lieu de 1946 à 1960.

B. La deuxième façade maritime mondiale.

La Northern Range est la deuxième façade maritime au monde derrière celle de l'Asie orientale et la troisième pour le trafic de conteneurs de produits manufacturés. Elle représente au total plus de 9% du trafic maritime mondial (plus de 500 millions de tonnes par an). Elle reçoit plus de 80% des importations de l'Union européenne et assure l'intégration de l'UE dans la mondialisation. Les marchandises qui transitent pas les ports de cette façade sont très diverses : hydrocarbures, minerais, matières premières, biens de consommation courante,...

L'accélération de la mondialisation et de l'intégration européenne a renforcé la position-clé de la Northern Range, puisque en un quart de siècle, le trafic des principaux ports, a largement augmenté en volume (le volume des flux a augmenté de 40 % à Rotterdam en 25 ans, de 130 % à Anvers). Toutefois, on doit constater un certain déséquilibre dans la mesure où ces ports importent plus qu'ils n'exportent.

Figure 2 : Le trafic total des ports du Northern Range en 2006.



[Agrandir](#) [Original \(jpeg, 400k\)](#)

C. Un riche hinterland et un riche foreland.

Un riche hinterland (arrière-pays)

La Northern Range dispose d'un atout très important : sa position au débouché de l'axe fluvial rhénan, au cœur de la dorsale européenne. Cet arrière-pays (hinterland) dispose d'un maillage de communications très dense, reliant les vallées des grands fleuves, Rhin, Meuse, Elbe, et Seine, et constitué d'autoroutes, de voies fluviales aménagées (les barges fluviales peuvent transporter jusqu'à 500 EVP), de canaux à grand gabarit, ... L'axe rhénan reste en revanche un peu à l'écart du développement des réseaux des trains à grande vitesse (il n'y aura pas de liaison avec Strasbourg, et donc l'Allemagne, avant 2016).

L'Europe rhénane est un pôle de concentration des populations et des espaces industriels. C'est un espace de forte densité. Sur toute la partie occidentale de la Belgique, sur la moitié sud des Pays-Bas, tout le long du Rhin jusqu'à Bâle, avec des prolongements sur les vallées de la Moselle, du Neckar et du Main, les densités sont supérieures à 200 hab/km². Tout un ensemble urbain structure cet espace, avec une quinzaine de métropoles supérieures à 500 000 habitants (la moitié est allemande).

On trouve également de grandes liaisons tubulaires (oléoducs et gazoducs). Par exemple le *Rotterdam-Rhein-Pipeline* apporte le pétrole brut de Rotterdam aux raffineries de Cologne et Francfort ; une série d'oléoducs relie le terminal d'Antifer aux raffineries du Havre, notamment).

Toutefois, tous les ports de la Northern Range ne bénéficient pas des mêmes avantages liés à leur arrière-pays. Rotterdam et Anvers sont reliés aux régions urbaines et industrielles du bassin rhénan, alors que les principaux ports français (Dunkerque et Le Havre) sont pénalisés par le manque de liaisons entre les bassins fluviaux de leur hinterland. Le projet Seine-Escaut, dont l'objectif est de relier le Havre au Benelux grâce à un canal à grand gabarit, est encore à l'Etat de projet.

Un vaste foreland (avant-pays) mondial.

La majorité des échanges de la rangée nord-européenne se fait avec les ports des autres façades européennes, ceux des îles Britanniques (ports de Londres, Newcastle, Liverpool), de la mer Baltique (Saint-Petersbourg, Göteborg, Gdańsk, Copenhague) et de la mer Méditerranée (Marseille, Algésiras, Valence, Gênes, Barcelone).

Les échanges en dehors de l'Europe se font principalement au sein de la triade, avec les ports d'Amérique du Nord (la façade orientale des États-Unis : ports de New York, de Baltimore), d'Asie du Sud-Est (ports de Singapour, Port Kelang), de Chine (Shenzhen, Ningbo, Shanghai), de Corée (ports de Busan,) et du Japon (ports de Yokohama, de Nagoya, de Kōbe), essentiellement pour des produits manufacturés (textile, électronique, véhicules, etc.), transportés par porte-conteneurs ou par rouliers.

Les échanges avec l'Amérique du Sud, l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud et l'Océanie sont principalement constitués d'importations de matières premières (minerai de fer du Brésil, pétrole du golfe de Guinée, gaz du Golfe persique, etc.).

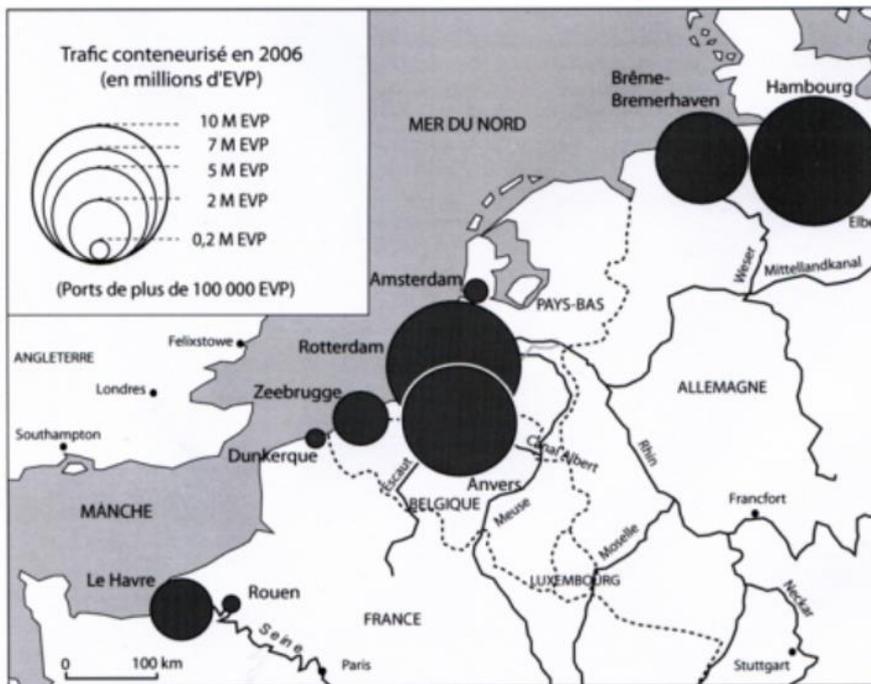
II. Une façade maritime aménagée mais une concurrence accrue entre les ports.

A. Des aménagements impressionnants.

De vastes zones portuaires se sont développées sur des dizaines de kilomètres, le long des littoraux, de plus en plus loin des fleuves et des estuaires. Les plus grandes zones industrialo-portuaires (ZIP) – Rotterdam, Hambourg, Anvers – se sont également développées, principalement dédiées aux productions à haute valeur ajoutée : industries diversifiées à Anvers, chantiers navals, raffinage et pétrochimie à Rotterdam, industries agroalimentaires à Zeebrugge,...

Depuis la conteneurisation et parce que les navires sont de plus en plus gros, les ports de la Northern Range entreprennent de constantes améliorations de leurs infrastructures. Pour réduire le coût représenté par le maintien d'un navire à quai, ils se dotent d'installations leur permettant de décharger/charger rapidement les conteneurs : portiques, grues, zones de stockage de plus en plus étendues, etc. Tous les ports importants de la façade se sont donc dotés de plates-formes multimodales et de terminaux spécialisés, de plus en plus vastes, comme Port 2000 au Havre.

Figure 3 : Le trafic conteneurisé des ports du *Northern Range* en 2006



Agrandir Original (jpeg, 428k)

Source : Journal de la Marine Marchande, Autorités portuaires ©V. Lavaud-Letilleul, 2007.

B. Des ports complémentaires.

Pour faire face à la mondialisation, l'Union européenne encourage une coopération croissante entre les ports de cette façade maritime. Certains ports ont développé une complémentarité importante. Ainsi, les marchandises sont acheminées vers le port principal via des ports secondaires : c'est le *feeding*, un système moderne de cabotage, grâce auquel les plus gros porte-conteneurs déchargent leur marchandise dans un hub central – un port en eau profonde, lesquelles sont redistribuées vers des ports secondaires. C'est le cas par exemple à Rotterdam et Zeebrugge, d'où les marchandises sont envoyées à Anvers qui accueille aussi les cargaisons arrivées par fleuve ou par voie ferrée.

Les géographes Jacques Charlier et Valérie Lavaud-Letilleul ont étudié le port de Zeebrugge. Ils estiment que ce dernier se développe aujourd'hui en complément de celui d'Anvers. Ils écrivent « A la concurrence commerciale, qui ne s'exerce en fait qu'entre manutentionnaires (et, au travers d'eux, entre armateurs), s'ajoute la complémentarité spatiale qui fait de Zeebrugge un avant-port technique d'Anvers et son allié objectif dans bien des secteurs » (Jacques Charlier et Valérie Lavaud-Letilleul, « Zeebrugge ou l'émergence d'une nouvelle porte océane au cœur du Northern Range », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 10 | 2011, mis en ligne le 01 juin 2013, consulté le 28 mars 2019. URL : <http://journals.openedition.org/tem/1071> ; DOI : 10.4000/tem.1071).

C. Mais une certaine concurrence entre les différents ports.

Rotterdam est, de loin, le port dominant de cet espace. Il fut, pendant longtemps, le premier port du monde, dépassé ces dernières années par Singapour, mais son trafic portuaire reste à un niveau de 400 millions de tonnes, soit plus du double du second port de cette façade. Il se développe sur près de 30 kilomètres. Les différents aménagements ont petit à petit repoussé les nouveaux bassins et zones industrielles vers l'ouest. L'importance de cette activité a permis la constitution d'un second marché pétrolier (marché *spot*) qui fixe les prix pour l'Europe.

Anvers, avec 170 millions de tonnes de trafic portuaire est le second port de la façade. Il est comparable sur de nombreux points avec Rotterdam : près de 60 000 emplois directs, près de 20 ha de superficie de terrains industrialo-portuaires. Mais l'absence d'un arrière-pays aussi riche que celui du Rhin explique, sans doute, le degré

B. De nouvelles perspectives en lien avec le réchauffement climatique et l'ouverture du passage du Nord

La fonte progressive des glaces au pôle nord favorise le développement de nouvelles routes maritimes via cet espace. Cela va favoriser la façade maritime de la Northern Range dans la mesure où cette autoroute de la mer risque d'être renforcée.

Des pays comme la Russie, la Chine, le Canada, les Etats-Unis convoitent ces espaces ce qui va accroître la commerce dans la zone et donc le trafic portuaire. Cela va donc développer le foreland de ces ports.

C. Mais un centre de gravité du monde qui se déplace vers le Pacifique.

Le problème reste que, dans le classement des ports mondiaux, les ports asiatiques dominent largement, tant en volume qu'en conteneurs échangés. Sur les 10 premiers ports mondiaux, 9 sont en effet asiatiques et Rotterdam est le seul port de la Northern Range (9ème position selon un classement de 2015). Shanghai, premier port mondial, est ainsi largement devant ce dernier en termes de tonnages de marchandises échangées (il représenterait même plus du double en tonnage). Rotterdam ne figure même plus dans le classement des 10 premiers ports du monde en termes de conteneurs.

Enfin, le trafic maritime mondial passe de plus en plus par le Pacifique ce qui détourne les grands flux de la Northern Range. Dans un article consacré aux « Méga-ports et au basculement asiatique du commerce maritime mondial » publié dans Les grands ports mondiaux (dossier de la revue *Questions internationales*, n°70, novembre-décembre 2014, La Documentation française), Yann Alix et Frédéric Carluier démontrent, chiffres à l'appui, que plus des deux tiers des manutentions portuaires planétaires ont désormais lieu en Asie orientale et dans la zone Pacifique.

Conclusion :

La façade maritime de l'Europe du nord semble aujourd'hui à la croisée des chemins. Elle constitue incontestablement une grande façade maritime mais elle semble en perte de vitesse pour plusieurs raisons. On note d'abord des raisons internes, en lien avec les pollutions diverses ou des concurrences exacerbées entre des ports d'un même espace. Mais il existe aussi des raisons exogènes dans la mesure où les façades asiatiques (notamment japonaise et chinoise) se développent considérablement et où l'océan Pacifique prend de plus en plus d'ampleur au sein du commerce mondial. En témoigne le fait que le détroit de Malacca est devenu un point stratégique à l'échelle de la planète.

Pourtant, certains éléments semblent positifs pour cette façade. L'ouverture, grâce au changement climatique, du passage du nord, à travers l'Arctique, devrait permettre, à moyen terme, de la redynamiser. De plus, de nombreux aménagements y ont été créés, à l'initiative des pays, comme le projet du Havre 2000 ou la modernisation de Rotterdam. Enfin, la recherche constante de complémentarité pourrait s'avérer largement favorable même si elle reste pour l'instant assez limitée.

Au-delà de ces questions, c'est bien aussi la capacité d'autres espaces à développer des façades maritimes propres à assurer leur insertion dans la mondialisation qui est en jeu, notamment en Amérique latine ou en Afrique.