

STOCKHOLM : VENISE DU NORD ET MÉTROPOLÉ BALTIQUE

Géographie d'une capitale insulaire aux confins de l'Europe septentrionale



Figure 1 : Vue aérienne de Gamla Stan et du centre historique de Stockholm. L'insularité constitutive du site originel apparaît clairement, avec l'île de Stadsholmen au premier plan, cernée par les eaux du lac Mälaren et de la Baltique. Cliché : D.R.

Introduction : une capitale à la croisée des eaux.

Stockholm occupe une position singulière dans la géographie urbaine européenne. Capitale du royaume de Suède depuis le XIII^e siècle, elle s'est développée sur un archipel situé à la jonction entre le lac Mälaren, troisième plus grand lac de Suède, et la mer Baltique. Cette situation de verrou hydrographique, à l'interface entre les eaux douces de l'intérieur scandinave et les eaux saumâtres de la Baltique, constitue le fondement même de l'identité géographique stockholmoise.

Comme le soulignait le géographe suédois Torsten Hägerstrand, « Stockholm n'est pas une ville construite au bord de l'eau, mais une ville construite dans l'eau, avec l'eau, par l'eau. »

Cette assertion résume parfaitement la spécificité du site stockholmois : une agglomération éclatée sur quatorze îles principales, reliées par cinquante-sept ponts, où l'élément aquatique représente près d'un tiers de la superficie communale.

Cette configuration insulaire, souvent comparée à celle de Venise — d'où le surnom de « Venise du Nord » —, induit des contraintes et des opportunités qui ont façonné le développement urbain au fil des siècles.

Avec une population de 984 748 habitants dans la commune stricto sensu et près de 2,4 millions dans l'aire métropolitaine (Storstockholm), Stockholm concentre environ un quart de la population suédoise sur moins de 1 % du territoire national. Cette macrocéphalie urbaine, caractéristique des pays nordiques à faible densité démographique, fait de la capitale suédoise un objet d'étude privilégié pour comprendre les dynamiques de métropolisation dans les périphéries septentrionales de l'Europe.

Le présent article se propose d'analyser Stockholm sous l'angle de la géographie urbaine contemporaine, en articulant les différentes échelles d'analyse — du site originel aux dynamiques métropolitaines — et en mobilisant les concepts clés de la discipline : interface, centralité, métropolisation, étalement urbain et développement durable. Il s'agira de comprendre comment cette capitale nordique conjugue héritages historiques et modernité, contraintes environnementales et dynamisme économique, pour s'affirmer comme l'une des métropoles les plus attractives et les plus innovantes du continent européen.

I. Le site et la situation : une capitale à l'interface lacustre-maritime.

A. Le substrat géologique et géomorphologique.

Le socle géologique de la région stockholmoise appartient au bouclier fennoscandien, l'une des formations les plus anciennes du continent européen, datant du Précambrien (entre 1,9 et 1,8 milliard d'années). Ce substrat cristallin, composé principalement de granites et de gneiss, confère au paysage son caractère rocheux caractéristique, avec des affleurements granitiques omniprésents dans le tissu urbain. Les îles de l'archipel stockholmois sont ainsi des éminences du socle précambrien, façonnées par les glaciations quaternaires.

L'empreinte glaciaire demeure particulièrement lisible dans la morphologie du site. Les vallées creusées par les inlandsis successifs ont été envahies par les eaux lors du retrait des glaciers, il y a environ 10 000 ans, créant le réseau hydrographique complexe que l'on observe aujourd'hui. Le phénomène de relèvement isostatique post-glaciaire, qui se poursuit encore de nos jours à raison d'environ 4 à 5 millimètres par an dans la région de Stockholm, modifie progressivement la géographie littorale. Ce soulèvement explique notamment pourquoi certains quartiers centraux, autrefois submergés, se trouvent aujourd'hui plusieurs mètres au-dessus du niveau de la mer.



Figure 2 : Image satellitaire de la région de Stockholm. L'agglomération s'étend à la jonction du lac Mälär (à l'ouest) et de l'archipel baltique (à l'est). La fragmentation insulaire du site originel contraste avec l'étalement urbain contemporain vers les périphéries continentales. Source : Copernicus Sentinel-2.

B. L'interface lac Mälär-mer Baltique : un site de verrou.

La situation géographique de Stockholm répond à une logique de contrôle territorial qui explique la fondation de la ville au XIII^e siècle. Le site choisi correspond au point de passage obligé entre le lac Mälär, immense plan d'eau intérieur de 1 140 km² drainant une partie significative du Svealand (la Suède centrale), et la mer Baltique. Cette position de détroit (ou « passage ») constituait un verrou stratégique majeur pour le contrôle du commerce et de la navigation.

L'île de Stadsholmen (littéralement « l'îlot de la ville »), sur laquelle fut édifié le noyau urbain originel de Gamla Stan, occupe précisément ce goulet. Avec une superficie de seulement 36 hectares, cette île permettait de contrôler efficacement le trafic maritime entre l'intérieur et l'extérieur. Comme le note l'historien de l'urbanisme Thomas Hall, « le site de Stockholm répond davantage à des impératifs défensifs et commerciaux qu'à des critères de commodité pour l'établissement humain ». La topographie contraignante — îles exiguës, reliefs rocheux, eaux profondes — imposait en effet des défis considérables aux bâtisseurs médiévaux.

Le gradient de salinité entre le lac Mälär (eau douce) et la Baltique (eau saumâtre, avec une salinité d'environ 6 à 8 ‰) crée des conditions écologiques particulières dans le secteur stockholmois.

Cette interface hydrologique influence la faune aquatique, les activités de pêche historiques, et plus récemment les enjeux de gestion environnementale.

Les écluses de Slussen, construites au XVII^e siècle et entièrement reconstruites entre 2016 et 2025, régulent les échanges hydrauliques entre ces deux masses d'eau aux caractéristiques distinctes.

C. Le climat subarctique tempéré : contraintes et adaptations.

Stockholm se situe à 59°20' de latitude nord, soit sensiblement à la même latitude que l'extrémité méridionale du Groenland ou que la ville d'Anchorage en Alaska. Cette position septentrionale induit des conditions climatiques marquées par une forte saisonnalité, avec des contrastes thermiques et lumineux prononcés entre l'été et l'hiver. Toutefois, l'influence du Gulf Stream et de la dérive nord-atlantique tempère considérablement le climat, classé comme « continental humide à été tempéré » (Dfb) selon la classification de Köppen-Geiger.



Figure 3 : Stockholm sous la neige, vue depuis Riddarfjärden. L'embâcle hivernal, autrefois fréquent, devient plus rare en raison du réchauffement climatique. Les hivers contemporains voient les eaux geler en moyenne une année sur trois seulement. Cliché : D.R.

Les températures moyennes varient de -3°C en janvier à +18°C en juillet, avec des amplitudes thermiques annuelles d'environ 21°C. Les précipitations, relativement modestes (550 mm par an en moyenne), se répartissent sur l'ensemble de l'année avec un maximum estival. L'enneigement hivernal, bien qu'irrégulier, constitue une composante importante du paysage urbain pendant trois à quatre mois. Les plans d'eau peuvent geler partiellement lors des hivers rigoureux, bien que ce phénomène devienne moins fréquent avec le réchauffement climatique observé depuis les années 1990.

La variation de la durée du jour constitue l'autre marqueur fort de la latitude stockholmoise. Au solstice d'été (21 juin), le jour dure près de 19 heures, avec un crépuscule prolongé qui maintient une luminosité diffuse tout au long de la nuit (phénomène des « nuits blanches »).

À l'inverse, le solstice d'hiver ne compte que 6 heures d'ensoleillement théorique, souvent réduites par la couverture nuageuse. Cette saisonnalité lumineuse influence profondément les rythmes de vie, les pratiques sociales et l'architecture urbaine, avec une attention particulière portée à la maximisation de l'éclairage naturel dans les bâtiments.

II. Morphologie urbaine : de Gamla Stan à la métropole polycentrique.

A. Le noyau historique : Gamla Stan, mémoire spatiale de la ville médiévale.

Gamla Stan (« la vieille ville ») constitue le cœur historique de Stockholm, établi sur l'île de Stadsholmen et les îlots adjacents de Riddarholmen et Helgeandsholmen. Ce quartier de 36 hectares conserve un tissu urbain médiéval remarquablement préservé, avec un parcellaire dense, des rues étroites et sinueuses, et une architecture dominée par les immeubles bourgeois des XVII^e et XVIII^e siècles. La place centrale de Stortorget, plus ancienne place de Stockholm, témoigne de l'organisation spatiale des villes hanséatiques, avec ses façades colorées caractéristiques.



Figure 4 : Stortorget, la Grand-Place de Gamla Stan, en période hivernale. Les façades colorées des maisons bourgeoises (XVII^e-XVIII^e siècles) témoignent de l'influence hanséatique sur l'architecture stockholmoise. Le marché de Noël perpétue une tradition commerciale pluriséculaire. Cliché : D.R.

Le Palais royal (Kungliga slottet), imposant édifice baroque de 608 pièces construit entre 1697 et 1760 par l'architecte Nicodemus Tessin le Jeune, domine l'extrémité septentrionale de Stadsholmen. Il remplaça l'ancien château médiéval des Tre Kronor, détruit par un incendie en 1697. Ce palais, l'un des plus grands d'Europe, symbolise l'affirmation de la puissance suédoise durant la période de la Stormaktstiden (l'ère de la grandeur, 1611-1718). Aujourd'hui résidence officielle du roi Carl XVI Gustaf, il constitue un haut lieu touristique et un marqueur identitaire fort de la capitale.



Figure 5 : Le Palais royal de Stockholm (Kungliga slottet), façade méridionale donnant sur Slottsbacken. Cet édifice baroque, l'un des plus vastes palais royaux du monde encore en fonction, incarne la centralité politique et symbolique de Gamla Stan. Cliché : Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.

L'église de Riddarholmen (Riddarholmskyrkan), sur l'îlot adjacent, constitue depuis le Moyen Âge la nécropole des souverains suédois. Son clocher en fonte ajourée, reconstruit au XIX^e siècle après un incendie, forme l'une des silhouettes les plus reconnaissables de la skyline stockholmoise. L'ensemble de Gamla Stan, protégé au titre du patrimoine national suédois, illustre parfaitement le concept de « ville-palimpseste » cher aux géographes de l'urbain : chaque époque a laissé sa marque dans le tissu bâti, créant une stratification temporelle lisible dans l'espace.

B. L'expansion urbaine du XIX^e siècle : Norrmalm, Östermalm et Södermalm.

L'industrialisation et la croissance démographique du XIX^e siècle provoquèrent une expansion urbaine considérable au-delà des limites insulaires de Gamla Stan. Trois quartiers majeurs structurent cette première couronne d'urbanisation : Norrmalm au nord, Östermalm à l'est, et Södermalm au sud. Chacun présente une morphologie et une sociologie distinctes, héritées de leur développement historique différencié.

Norrmalm constitue aujourd'hui le centre des affaires (Central Business District) de Stockholm. Le quartier a subi une transformation radicale dans les années 1950-1970, avec la démolition quasi-totale du tissu urbain ancien au profit d'une architecture moderniste inspirée du fonctionnalisme. La place Sergels Torg, avec sa fontaine monumentale et ses tours de bureaux, incarne cette rupture urbanistique controversée, qualifiée de « trauma de Norrmalm » par les historiens de l'architecture suédoise. La gare centrale (Stockholms centralstation) et les grands magasins (Nordiska Kompaniet, Åhléns) concentrent les flux de mobilité et les activités commerciales.



Figure 6 : Vue aérienne du centre de Stockholm. Au premier plan, Gamla Stan et Riddarholmen ; au second plan, Norrmalm et le CBD moderne. La juxtaposition des tissus urbains médiéval et contemporain illustre les transformations radicales de la seconde moitié du XX^e siècle. Cliché : Arild Vågen, CC BY-SA 4.0.

Östermalm, à l'est, présente un visage radicalement différent. Ce quartier bourgeois, développé selon un plan en damier à partir des années 1880, conserve un patrimoine architectural cohérent de style Jugendstil (Art nouveau) et néo-Renaissance. Les larges avenues bordées d'immeubles cossus, les ambassades et les institutions culturelles (Dramatiska Teatern, Armémuseum) en font le quartier le plus huppé de la capitale. La halle alimentaire d'Östermalm (Östermalms Saluhall), construite en 1888, constitue un exemple remarquable d'architecture de fer du XIX^e siècle.



Figure 7 : Le quartier de Södermalm vu depuis les rives de Riddarfjärden. Les falaises granitiques supportant les immeubles du XIX^e siècle témoignent des contraintes topographiques du site. Ce quartier populaire connaît depuis les années 1990 un processus de gentrification accéléré. Cliché : D.R.

Södermalm (« l'île du sud »), séparée de Gamla Stan par l'écluse de Slussen, offre un paysage urbain plus accidenté, construit sur des reliefs granitiques abrupts. Historiquement quartier ouvrier et populaire, Södermalm a connu depuis les années 1990 un processus de gentrification intense qui en a fait l'un des secteurs les plus prisés de la capitale, notamment par les jeunes actifs créatifs. Ses nombreux cafés, boutiques vintage et galeries d'art contemporain lui confèrent une atmosphère « branchée » comparable aux quartiers de Kreuzberg à Berlin ou du Marais à Paris. Le point de vue de Monteliusvägen offre un panorama emblématique sur Gamla Stan et le lac Mälär.

C. L'organisation administrative et la structure polycentrique.

La commune de Stockholm (Stockholms stad) s'étend sur 188 km², dont près d'un tiers de surfaces aquatiques. Elle est subdivisée en quatorze arrondissements (stadsdelsområden) depuis la réforme administrative de 2007, qui a succédé à un découpage antérieur en dix-huit districts. Cette organisation administrative reflète la volonté de déconcentrer la gestion urbaine tout en maintenant une cohérence métropolitaine.

Au-delà de la commune centrale, l'aire métropolitaine de Stockholm (Storstockholm) englobe 26 communes réparties dans le comté de Stockholm (Stockholms län). Cette organisation institutionnelle fragmentée — caractéristique des agglomérations scandinaves — pose des défis de coordination pour les politiques de transport, de logement et d'aménagement.

Le conseil régional (Region Stockholm) assure depuis 2019 la planification stratégique à l'échelle métropolitaine, succédant à l'ancien conseil de comté.



Figure 8 : Carte des arrondissements de Stockholm (découpage 1999-2006). L'organisation administrative reflète la structure polynucléaire de l'agglomération, avec une distinction nette entre les quartiers centraux (Norrmalm, Östermalm, Södermalm, Gamla Stan) et les secteurs périphériques. Source : Wikimedia Commons.



Figure 9 : Vue satellitaire annotée du centre de Stockholm. La configuration insulaire apparaît clairement : Gamla Stan au centre, Kungsholmen à l'ouest, Norrmalm et Vasastan au nord, Östermalm à l'est, Södermalm au sud, et Djurgården à l'extrémité orientale. Le lac Mälars s'étend vers l'ouest, la Baltique vers l'est. Source : Google Earth, annotations de l'auteur.

La structure urbaine de Stockholm présente un caractère polycentrique prononcé, avec plusieurs pôles secondaires qui complètent le centre historique. Kista, au nord-ouest, s'est imposé depuis les années 1980 comme un technopôle majeur spécialisé dans les technologies de l'information et de la communication (Ericsson, IBM). Solna, au nord, accueille le siège de nombreuses multinationales et le nouveau stade national Friends Arena. Nacka et Sundbyberg constituent d'autres polarités économiques significatives. Cette structure polycentrique, encouragée par les documents d'urbanisme successifs, vise à réduire la dépendance au centre-ville et à limiter les flux pendulaires.

III. Dynamiques démographiques et socio-économiques.

A. Une croissance démographique soutenue.

Stockholm connaît depuis les années 1990 une croissance démographique remarquable, à rebours de nombreuses métropoles européennes confrontées à la stagnation ou au déclin. La population de la commune est passée de 674 000 habitants en 1990 à près d'un million en 2024, soit une augmentation de 46 % en trois décennies. Cette dynamique s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs : solde naturel positif, attractivité migratoire (tant interne qu'internationale) et développement économique soutenu.

L'aire métropolitaine concentre aujourd'hui environ 2,4 millions d'habitants, soit près d'un quart de la population suédoise totale (10,5 millions). Cette macrocéphalie urbaine, plus prononcée encore que celle observée dans les autres pays nordiques (Copenhague au Danemark, Helsinki en Finlande, Oslo en Norvège), s'est accentuée au cours des dernières décennies. Les projections démographiques anticipent une poursuite de cette croissance, avec une population métropolitaine susceptible d'atteindre 3 millions d'habitants à l'horizon 2040.

La structure démographique de Stockholm présente des caractéristiques spécifiques : une population relativement jeune (âge médian de 36 ans, contre 41 ans pour l'ensemble de la Suède), une forte proportion d'actifs qualifiés, et une diversité ethnoculturelle importante. Environ 25 % des habitants de la commune sont nés à l'étranger, proportion qui atteint 40 % dans certains quartiers périphériques comme Rinkeby ou Tensta. Cette diversité fait de Stockholm l'une des capitales les plus cosmopolites d'Europe du Nord.

B. Une économie post-industrielle diversifiée.

L'économie stockholmoise a achevé sa transition post-industrielle dès les années 1980, avec un effacement quasi-complet des activités manufacturières au profit des services à haute valeur ajoutée. La métropole concentre aujourd'hui les fonctions supérieures de commandement économique, avec les sièges sociaux de la plupart des grandes entreprises suédoises : Ericsson (télécommunications), H&M (textile), Electrolux (électroménager), SEB et Handelsbanken (banques), Atlas Copco (équipements industriels).

Le secteur des technologies de l'information et de la communication constitue un pilier majeur de l'économie locale. Stockholm s'est imposée comme la « Silicon Valley européenne » avec un écosystème particulièrement dynamique de startups et de scale-ups. Des licornes comme Spotify (musique en streaming), Klarna (paiement en ligne), King (jeux vidéo) ou Northvolt (batteries) sont nées et ont grandi dans la capitale suédoise. Le cluster technologique de Kista, surnommé « Kista Science City », regroupe plus de 1 000 entreprises et 30 000 emplois dans le secteur des TIC.

Cette spécialisation dans l'économie de la connaissance se traduit par des indicateurs économiques exceptionnels : le PIB par habitant de la région de Stockholm dépasse 70 000 euros, soit près du double de la moyenne européenne. Le taux de chômage, historiquement bas, oscillait autour de 6 % avant la crise sanitaire de 2020. Le niveau de qualification de la main-d'œuvre figure parmi les plus élevés du monde, avec plus de 45 % de la population active détentrice d'un diplôme de l'enseignement supérieur.

C. Les défis de la ségrégation socio-spatiale.

Malgré ces performances économiques remarquables, Stockholm n'échappe pas aux phénomènes de fragmentation socio-spatiale qui affectent la plupart des métropoles occidentales. La géographie sociale de l'agglomération présente des contrastes marqués entre les quartiers centraux et périphériques aisés d'une part, et certains grands ensembles de banlieue d'autre part. Cette dualisation urbaine interroge le modèle suédois d'État-providence et de cohésion sociale.

Les quartiers périphériques construits dans les années 1965-1975 dans le cadre du programme « Million » (Miljonprogrammet) — vaste plan de construction de logements sociaux — concentrent les populations les plus fragiles sur le plan socio-économique. Rinkeby, Tensta, Husby au nord-ouest, Skärholmen au sud-ouest présentent des taux de chômage et de pauvreté significativement supérieurs à la moyenne métropolitaine. Ces quartiers, où la proportion d'habitants d'origine immigrée dépasse souvent 80 %, sont parfois qualifiés de « zones vulnérables » (utsatta områden) par les autorités suédoises.

À l'opposé, les quartiers centraux (Östermalm, Vasastan, Södermalm) et les banlieues résidentielles aisées (Danderyd, Lidingö, Djursholm) concentrent les catégories socioprofessionnelles supérieures. Les prix immobiliers y atteignent des niveaux parmi les plus élevés d'Europe, avec des valeurs dépassant 10 000 euros le mètre carré dans les secteurs les plus prisés. Cette cherté du logement constitue l'un des défis majeurs de la métropole, avec un parc locatif sous tension et des files d'attente pouvant atteindre vingt ans pour un logement social à Stockholm.

IV. Infrastructures et mobilités : le modèle stockholmois.

A. Le réseau de transports en commun : le Tunnelbana et au-delà.

Le système de transports en commun de Stockholm figure parmi les plus performants d'Europe, avec une part modale des transports collectifs atteignant 40 % des déplacements quotidiens dans l'agglomération. Le métro (Tunnelbana), inauguré en 1950, constitue l'épine dorsale de ce réseau avec trois lignes (rouge, verte, bleue) totalisant 110 kilomètres et 100 stations. Une extension majeure est en cours de construction vers Nacka et Barkarby, devant porter le réseau à 120 kilomètres à l'horizon 2030.

Le Tunnelbana se distingue par la qualité architecturale de ses stations, souvent qualifiées de « plus longue galerie d'art au monde ». Une centaine de stations ont été décorées par des artistes suédois et internationaux, créant un patrimoine souterrain unique. La station de Kungsträdgården, sur la ligne bleue, présente des vestiges archéologiques intégrés à la décoration ; celle de Solna Centrum figure parmi les plus photographiées au monde avec ses voûtes rouges évoquant un paysage forestier.

Le réseau de bus (environ 450 lignes), les trains de banlieue (pendeltåg) et les tramways (Tvärbanan, Spårväg City) complètent l'offre de transport. La particularité stockholmoise réside également dans l'importance du réseau de ferries urbains, qui assurent la desserte des différentes îles de l'archipel. Ces liaisons maritimes, parfois plus rapides que les itinéraires terrestres, constituent un mode de transport à part entière, notamment pour la desserte de Djurgården et des îles résidentielles de l'archipel intérieur.

B. Le péage urbain et les politiques de mobilité durable.

Stockholm fait figure de pionnière mondiale en matière de péage urbain (trängselskatt). Instauré en 2006 après un référendum local, ce système de taxation des véhicules entrant dans le centre-ville aux heures de pointe a permis une réduction de 20 à 25 % du trafic automobile dans la zone concernée. Les recettes générées (environ 1 milliard de couronnes par an) sont intégralement réinvesties dans les infrastructures de transport.

La politique cyclable constitue un autre volet important de la stratégie de mobilité durable. Stockholm dispose d'environ 800 kilomètres de pistes cyclables, chiffre en constante augmentation. Le réseau de vélos en libre-service (Stockholm City Bikes) compte 140 stations et 1 500 vélos. L'objectif municipal est de porter la part modale du vélo à 15 % des déplacements d'ici 2030, contre environ 8 % actuellement. Les conditions climatiques hivernales constituent toutefois un frein au développement de ce mode de transport pendant plusieurs mois de l'année.

L'électrification du parc automobile progresse rapidement, la Suède étant l'un des pays européens où la part des véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les nouvelles immatriculations est la plus élevée (plus de 50 % en 2023). Stockholm dispose d'un réseau dense de bornes de recharge et expérimente des solutions innovantes comme les routes électriques permettant la recharge en roulant. La municipalité vise un parc automobile intégralement électrifié dans le centre-ville à l'horizon 2040.

V. Patrimoine, culture et rayonnement international.

A. Une concentration exceptionnelle d'institutions culturelles.

Stockholm concentre un patrimoine muséal d'une richesse exceptionnelle, avec plus de soixante-dix musées répartis dans l'agglomération. L'île de Djurgården, ancien domaine de chasse royal converti en espace de loisirs au XIX^e siècle, constitue le principal pôle muséographique de la capitale. Le musée Vasa (Vasamuseet), qui abrite le navire de guerre du XVII^e siècle miraculeusement préservé, attire plus d'un million de visiteurs annuels et figure parmi les musées les plus visités de Scandinavie.



Figure 10 : Vue sur Djurgården depuis Saltsjön. De gauche à droite : le Kastellet (forteresse du XIX^e siècle), le musée Vasa (bâtiment moderne abritant le navire de guerre de 1628) et le Nordiska Museet (musée ethnographique, architecture néo-Renaissance). Cette île concentre les principales institutions culturelles de Stockholm. Cliché : D.R., août 2020.

Le Nordiska Museet (musée nordique), fondé en 1873 par Artur Hazelius, constitue le principal musée ethnographique de Suède, présentant cinq siècles de vie quotidienne scandinave. À proximité, le Skansen, premier musée de plein air au monde (fondé en 1891), regroupe 150 bâtiments historiques provenant de toute la Suède. Ces institutions témoignent de l'importance accordée par la société suédoise à la préservation et à la transmission du patrimoine culturel.

Le musée d'art moderne (Moderna Museet), sur l'île de Skeppsholmen, abrite l'une des plus importantes collections d'art contemporain d'Europe. Le Nationalmuseum, rouvert en 2018 après une rénovation majeure, présente les collections nationales de peinture, sculpture et arts décoratifs. Le musée ABBA, consacré au groupe pop suédois, illustre la place de la musique dans l'identité culturelle nationale. Cette densité muséale fait de Stockholm l'une des capitales culturelles majeures de l'Europe du Nord.

B. L'Hôtel de Ville et le prix Nobel : symboles du rayonnement international.

L'Hôtel de Ville de Stockholm (Stockholms stadshus), inauguré en 1923, constitue l'un des édifices les plus emblématiques de l'architecture suédoise du XX^e siècle. Construit en briques rouges dans un style national-romantique, il s'élève sur l'île de Kungsholmen et domine le lac Mälär. Sa tour carrée de 106 mètres, couronnée des Trois Couronnes (symbole de la Suède), forme un repère visuel majeur dans le paysage urbain.



Figure 11 : L'Hôtel de Ville de Stockholm (Stadshuset), siège du conseil municipal et lieu du banquet annuel du prix Nobel. Cet édifice de style national-romantique (architecte Ragnar Östberg, 1923) incarne l'identité civique de la capitale. La tour est couronnée des Tre Kronor, emblème national suédois. Cliché : D.R.

L'Hôtel de Ville est indissociable de la cérémonie du prix Nobel, qui confère à Stockholm un rayonnement international considérable. Chaque année, le 10 décembre (date anniversaire de la mort d'Alfred Nobel), la Salle bleue (Blå hallen) accueille le banquet réunissant les lauréats, la famille royale et 1 300 convives. La Salle dorée (Gyllene salen), ornée de 18 millions de tesselles de mosaïque, sert de cadre au bal qui suit le repas. Cette cérémonie, retransmise dans le monde entier, associe durablement l'image de Stockholm à l'excellence scientifique et littéraire.

Le prix Nobel constitue un « événement-monde » au sens géographique du terme : il polarise temporairement l'attention médiatique internationale sur Stockholm et confère à la ville une fonction symbolique dépassant largement son poids démographique ou économique. Cette dimension immatérielle du rayonnement urbain — ce que les spécialistes nomment le « capital symbolique » des métropoles — contribue à l'attractivité de Stockholm dans la compétition internationale des villes globales.



Figure 12 : Panorama de Gamla Stan vu depuis Skeppsholmen, en hiver. La silhouette caractéristique de la vieille ville, avec ses clochers et ses toits enneigés, constitue l'image iconique de Stockholm, reproduite sur d'innombrables supports touristiques et promotionnels. Cliché : D.R.

VI. Défis contemporains et perspectives.

A. La transition écologique : Stockholm, capitale verte ?

Stockholm a reçu le titre de « première capitale verte de l'Europe » en 2010, distinction décernée par la Commission européenne pour récompenser les politiques environnementales exemplaires. La ville s'est engagée à atteindre la neutralité carbone d'ici 2040, objectif ambitieux qui implique une transformation profonde des systèmes énergétiques, de transport et de construction.

L'écoquartier d'Hammarby Sjöstad, développé à partir des années 1990 sur d'anciennes friches industrielles au sud du centre-ville, constitue une référence internationale en matière d'urbanisme durable. Ce quartier de 25 000 habitants expérimente des solutions innovantes : récupération des eaux pluviales, production de biogaz à partir des déchets organiques, chauffage urbain alimenté par la récupération de chaleur, toitures végéta-

lisées. Le nouveau quartier de Stockholm Royal Seaport (Norra Djurgårdsstaden), en cours de développement, pousse plus loin encore ces principes avec un objectif de neutralité carbone complète.

La préservation des espaces naturels constitue un autre volet de la politique environnementale stockholmoise. Le parc national urbain (Kungliga nationalstadsparken), créé en 1995, protège 27 km² d'espaces verts au cœur de l'agglomération, depuis Ulriksdal au nord jusqu'à Djurgården au sud. Cette ceinture verte, unique au monde par son statut de parc national en zone urbaine dense, témoigne de l'attachement suédois à la nature et au droit d'accès à la campagne (allemansträtten).

B. La crise du logement et les enjeux de l'étalement urbain.

La croissance démographique soutenue de Stockholm se heurte à une offre de logements structurellement insuffisante. Le système suédois de régulation des loyers (hyresreglering), hérité de la période d'après-guerre, a créé un marché locatif dysfonctionnel avec des files d'attente pouvant atteindre 15 à 20 ans pour un logement à loyer régulé dans les quartiers centraux. Cette pénurie alimente un marché parallèle des droits de location (inneboende) et contribue à l'inflation des prix immobiliers.

Face à cette tension, l'étalement urbain se poursuit malgré les objectifs de densification affichés par les documents d'urbanisme. Les communes périphériques de l'aire métropolitaine — Täby, Vallentuna, Upplands Väsby au nord ; Tyresö, Haninge au sud — connaissent une croissance résidentielle rapide. Cette périurbanisation pose des défis en termes de mobilité, de consommation d'espace et d'émissions de gaz à effet de serre, en contradiction avec les ambitions de ville durable.

Les réponses apportées oscillent entre densification des espaces urbanisés existants (surélévation, construction dans les dents creuses) et développement de nouveaux quartiers sur des friches industrielles ou portuaires. Le projet Slussen, gigantesque opération de rénovation urbaine du nœud de transport entre Gamla Stan et Södermalm, illustre ces enjeux : le nouveau plan prévoit la création de plusieurs milliers de logements et de bureaux dans un secteur central stratégique.

C. Stockholm dans la géopolitique baltique.

L'adhésion de la Suède à l'OTAN en 2024, après deux siècles de neutralité, modifie significativement le positionnement géopolitique de Stockholm dans l'espace baltique. La capitale suédoise se trouve désormais intégrée à l'architecture de sécurité atlantique, avec des implications potentielles en termes d'infrastructures militaires et de positionnement international. La proximité relative avec la Russie (900 kilomètres jusqu'à Saint-Petersbourg) et les tensions régionales consécutives à l'invasion de l'Ukraine confèrent une nouvelle actualité aux questions de sécurité.

Sur le plan économique, Stockholm s'inscrit dans un réseau de métropoles baltiques qui inclut Copenhague, Helsinki, Tallinn, Riga et Varsovie. Les liaisons de ferry vers la Finlande et les pays baltes, la coopération

transfrontalière avec l'Öresund (région de Copenhague-Malmö), les projets d'infrastructures comme le Rail Baltica témoignent de cette intégration régionale croissante. La mer Baltique, longtemps périphérie de l'Europe occidentale, tend à devenir un espace de connexion entre Scandinavie, pays baltes et Europe centrale.

Les enjeux environnementaux constituent un autre domaine de coopération régionale. La mer Baltique, quasi-fermée et soumise à une eutrophisation importante, fait l'objet de programmes de protection coordonnés (Convention d'Helsinki, stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique). Stockholm, de par sa situation à l'interface lac Mälare-Baltique, occupe une position centrale dans ces dispositifs de gouvernance environnementale transfrontalière.

Conclusion : une métropole nordique singulière.

Au terme de cette analyse, Stockholm apparaît comme une métropole aux caractéristiques singulières dans le paysage urbain européen. Son site insulaire, façonné par la géologie précambrienne et les glaciations quaternaires, a déterminé une morphologie urbaine unique où l'eau structure l'organisation spatiale. La situation de verrou entre lac Mälare et mer Baltique explique la fondation médiévale de la ville et son développement comme capitale politique et économique du royaume de Suède.

La dynamique contemporaine de Stockholm s'inscrit dans les grandes tendances de la métropolisation mondiale : concentration des fonctions de commandement, spécialisation dans l'économie de la connaissance, attractivité internationale croissante. Mais elle présente également des traits spécifiques liés au modèle nordique : niveau de vie élevé, politiques environnementales ambitieuses, qualité des services publics. Ces caractéristiques contribuent au classement régulier de Stockholm parmi les villes offrant la meilleure qualité de vie au monde.

Les défis auxquels fait face la capitale suédoise ne doivent cependant pas être occultés : ségrégation socio-spatiale croissante, crise du logement, tensions entre densification et préservation du cadre de vie. Ces problématiques, communes à de nombreuses métropoles attractives, invitent à questionner la soutenabilité du modèle de croissance urbaine actuel. La capacité de Stockholm à conjuguer dynamisme économique, cohésion sociale et transition écologique constituera l'enjeu majeur des décennies à venir.

In fine, Stockholm illustre parfaitement les mutations contemporaines des capitales européennes : ancrage dans une histoire longue et patrimoine préservé, mais aussi capacité d'innovation et d'adaptation aux enjeux du XXI^e siècle. Cette dialectique entre tradition et modernité, entre contraintes du site et dynamisme métropolitain, fait de la « Venise du Nord » un objet d'étude privilégié pour la géographie urbaine contemporaine.

Bibliographie.

Ouvrages généraux.

- ARNOULD Paul, SIMON Laurent, *Géographie des environnements*, Paris, Belin, coll. « Major », 2018, 352 p.
- CARROUÉ Laurent, *La mondialisation contemporaine : rapports de force et enjeux*, Paris, Bréal, 2019, 224 p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 2012, 648 p.
- LEVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2013, 1127 p.
- PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard, *Dictionnaire La ville et l'urbain*, Paris, Economica-Anthropos, 2006, 320 p.

Ouvrages sur l'Europe du Nord et la Scandinavie.

- BOYER Jean-Claude, *Les pays nordiques : une géographie de la périphérie*, Paris, Ellipses, 2008, 288 p.
- CHARILLON Frédéric (dir.), *Les politiques étrangères des États européens*, Paris, La Documentation française, 2021, 312 p.
- DAVEZIES Laurent, *La République et ses territoires : la circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, 2008, 112 p.
- GLOAGUEN Philippe (dir.), *Guide du Routard Suède 2024-2025*, Paris, Hachette Tourisme, 2024, 456 p.
- GRAVIER Jean-François, *L'Europe et les pays du Nord*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », 1999, 128 p.
- SIMOULIN Vincent, *La coopération nordique : l'organisation de la différence*, Paris, L'Harmattan, 1999, 336 p.

Ouvrages sur l'urbanisme et les métropoles.

- ASCHER François, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2001, 110 p.
- AUTHIER Jean-Yves, BACQUÉ Marie-Hélène, GUÉRIN-PACE France (dir.), *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2007, 304 p.
- BOURDIN Alain, *La métropole des individus*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2005, 256 p.
- DONZELOT Jacques, *La ville à trois vitesses*, Paris, Éditions de la Villette, 2009, 111 p.
- FLORIDA Richard, *The Rise of the Creative Class* [L'essor de la classe créative], trad. fr. Paris, Pearson, 2012, 400 p.
- PINSON Gilles, *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009, 420 p.
- SASSEN Saskia, *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, trad. fr. Paris, Descartes & Cie, 1996, 530 p.

Articles et revues.

BRENNER Neil, « La globalisation comme reterritorialisation : la réorganisation scalaire de la gouvernance urbaine dans l'Union européenne », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, vol. 3, n° 2, 2004, p. 21-57.

DEMAZIÈRE Christophe, « Les enjeux de la planification spatiale en Angleterre et en France : regards croisés », *Cybergeo : European Journal of Geography*, n° 757, 2015, [en ligne].

MARCHAL Hervé, STÉBÉ Jean-Marc, « La gentrification des quartiers anciens : processus et enjeux », *Informations sociales*, vol. 3, n° 195, 2017, p. 46-52.

VERMEERSCH Stéphanie, « Habiter les quartiers durables : paradoxes et injonctions », *Métropolitiques*, 2015, [en ligne].

Documents institutionnels et ressources en ligne.

Agence européenne pour l'environnement, *Urban environment and climate change in Europe*, Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2022.

Commission européenne, *European Green Capital Award 2010: Stockholm Technical Assessment Report*, Bruxelles, 2010.

Statistique Suède (Statistiska centralbyrån), *Befolkningsstatistik 2024*, Stockholm, SCB, 2024, [en ligne] : www.scb.se

Stockholm stad, *Vision 2040 : développement durable de la métropole stockholmoise*, Stockholm, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2020.