



**Association de Science Régionale  
De Langue Française**

XLIII<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLF  
Grenoble-Chambéry  
11,12,13 juillet 2007

## **LES DYNAMIQUES TERRITORIALES**

### ***DÉBATS ET ENJEUX ENTRE LES DIFFÉRENTES APPROCHES DISCIPLINAIRES***

#### **PORTS : LA TENTATION DU TOUT-RESEAU FACE AUX PESANTEURS DU TERRITOIRE**

Valérie LAVAUD-LETILLEUL  
Maître de Conférences en géographie  
UMR FRE 3027 Mutations des territoires en Europe (MTE)  
Université Paul-Valéry Montpellier 3  
lavaud.letilleul@club-internet.fr

#### **Résumé :**

*Cette contribution a pour objectif de revisiter le système portuaire dans ses dernières évolutions à travers les paradigmes du réseau et du territoire, ainsi que les perspectives académiques qui s'y rattachent. Le port relève de trois logiques différentes : celle du réseau de transport quand on prend en compte le trajet de la marchandise de son origine à sa destination ; celle de la rangée portuaire au sein de laquelle se tissent des relations de compétition et/ou de complémentarité entre ports ; et celle du territoire de la ville-port où s'insèrent les activités portuaires en fonction du jeu des acteurs concernés.*

*L'objectif de cet article est de montrer que plus qu'une confrontation entre réseaux et territoires, c'est plutôt un ajustement mutuel que l'on observe aujourd'hui à travers l'émergence de quatre nouvelles configurations : la terminalisation portuaire, la régionalisation portuaire, le port-réseau et le réseau de ports.*

**Mots clés :** *système de transport, système de peuplement, port, ville-port, réseau, territoire, local, global, région, stratégies d'acteurs.*

#### **Abstract :**

*This contribution provides a conceptual and practical approach to the organization of the port system in terms of networks and territory. The paper proposes that port dynamics can be classified in three major spatial paradigms : the hinterland-foreland concept, involving the origin-destination of flows ; the range concept, that recognizes the existence of numerous ports which can be in competition or complementary to attract traffic ; and the city-port territory, which has to do with the way transport activities are promoted on the local level and also the way their negative impacts are managed.*

*The paper goes on to provide an understanding of the various reconfigurations that occurred since the 1960's : the port terminalisation, the port regionalization, the port-network and the network of ports. Various case studies in Europe are used to illustrate these challenges.*

**Key-words :** *transport system, population system, seaport, city-port, network, territory, local, global, region, strategies of actors.*

**Classification JEL :** L91 – Transportation : General ; L98 - Government Policy ; O21 - Planning Models; Planning Policy ; Q56 - Environment and Development; Environment and

Trade; Sustainability; Environmental Accounting; Environmental Equity; R11 - Regional Economic Activity: Growth, Development, and Changes ; R14 - Land Use Patterns.

## PORT : LA TENTATION DU TOUT-RESEAU FACE AUX PESANTEURS DU TERRITOIRE

### INTRODUCTION

Le développement d'un port répond à des mécanismes très complexes puisqu'il s'inscrit de façon indissociable à la fois dans un système de transport, maritime et terrestre, et dans un système de peuplement, celui de la ville qui lui est attachée. Le premier, centré autour de la circulation en réseau des marchandises s'appuie sur la globalisation progressive de l'économie et son bras droit, l'organisation internationale du commerce. Le deuxième renvoie quant à lui à une logique sociétale de dimension plus locale, intégrant à la fois des paramètres socio-économiques, politiques, culturels... qui relèvent en partie de la sphère portuaire, mais la dépassent largement.

Les ports assurant l'interface entre terre et mer sont des points de passage obligés pour la marchandise, si bien qu'à l'origine, le développement d'une ville-port s'appuie fondamentalement sur la valorisation d'une rente de situation, la porte ou « *gateway* » d'un réseau de transport capable de capter, de faire transiter des flux de marchandises ou de passagers venant ou partant outre-mer (BURGHARDT, 1971). Les villes-ports constituent donc un exemple emblématique du fait que les réseaux, bien que fondés sur l'horizontalité des relations, les jeux d'acteurs, les échanges, etc..., et même s'ils remettent en cause les frontières matérielles tenues par la hiérarchie pyramidale des Etats et des institutions, grands producteurs de territoires, peuvent contribuer à la vitalité des territoires.

Mais, il existe une tension permanente entre d'un côté, un idéal de fluidité porté par les opérateurs de transport et de l'autre, le ralentissement, l'arrêt, voire le refus du passage de la marchandise imposés par les contraintes spatiales, et plus récemment par la société locale (DUCRUET, 2005). C'est à partir de cette tension, qui traverse toute l'histoire des villes-ports, que s'expliquent fondamentalement les dynamiques territoriales portuaires. Or, depuis une vingtaine d'années, l'équilibre entre la logique de réseau et celle du territoire semble rompu, la première prenant le pas sur la seconde. Avec la conteneurisation notamment, les opérateurs du transport tentent ainsi de transformer le port, de véritable point de rupture de charge qu'il était, en simple maillon d'une chaîne origine-destination pour la marchandise. Au même moment, face au coût des infrastructures portuaires, à leur faible effet d'entraînement sur l'économie locale et à leurs impacts négatifs sur l'environnement, les critiques de la société civile se multiplient, dénonçant la mauvaise intégration du port dans le territoire régional. Cette double évolution pose donc la question de savoir si, dans le domaine portuaire, le « *tout-réseau peut être la solution face aux pesanteurs du territoire* ». C'est en tout cas la tentation que l'on observe à décrypter les stratégies des opérateurs de transport, de différentes autorités portuaires... et à lire la plupart des géographes ou économistes du transport. Depuis les années 1990, au moment même où le territoire fait une entrée remarquée en géographie et où tout est devenu territoire, paradoxalement rares se font les références aux dynamiques territoriales dans le domaine portuaire. Ces considérations sont abandonnées aux architectes-urbanistes travaillant sur les redéveloppements urbano-portuaires. Est-ce à dire que l'on assiste à la fin des territoires portuaires, comme on avait proclamé de façon précipitée la fin des territoires en géographie (BADIE, 1995) ?

En s'appuyant sur le cas des ports européens, l'objectif de cet article, est de montrer que plus qu'une confrontation entre réseaux et territoires, c'est plutôt un ajustement mutuel que l'on observe. Pour ce faire, nous définirons dans un premier temps le système spatial du port et de la ville-port dans son ensemble et ses différentes logiques. Nous dresserons ensuite un bilan des évolutions récentes du système de transport et du contexte sociétal entraînant une remise en cause du territoire portuaire traditionnel. Enfin, nous aborderons les quatre facettes principales des reconfigurations « réseau-territoire » touchant les ports, ainsi que leurs conséquences à venir sur les orientations de la recherche académique menée dans ce domaine.

## I. Le port : entre local et global, réseau et territoire

### 1. Le territoire comme système socio-spatial

Considéré comme une projection spatiale d'un système de stratégies portées par des acteurs, le territoire est « *une production à partir de l'espace* » (RAFFESTIN). On fait alors référence aux processus d'organisation territoriale qui résultent à la fois de l'action des sociétés (et notamment de leur aménagement de l'espace, mais pas seulement) et de leurs systèmes de représentations. Dans ce cadre, le territoire doit être appréhendé comme « *un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace géographique que ces acteurs utilisent, gèrent et aménagent d'autre part* » (MOINE, 2006, p. 126). Il se compose de trois sous-systèmes en interaction.

- *Le sous-système social des acteurs qui modèlent le territoire*, et relèvent en tout et pour tout de cinq catégories (deux acteurs à compétence territoriale : l'Etat et les collectivités territoriales, auxquelles il faut ajouter aujourd'hui les intercommunalités ; les entreprises ; la société civile et ses multiples groupes ; et enfin les individus) (BRUNET, 1990, p. 47).
- *Le sous-système de l'espace géographique*, qui se compose lui-même de trois sous-systèmes : le *géosystème* (compris comme les contraintes et aménités naturelles évaluées en fonction du niveau de développement des populations) ; *l'espace anthropisé* (comprenant tous les objets que les hommes disposent sur le territoire pour leur besoin en logement, activité, échange, délimitation et gestion) et *l'espace social* (les rapports sociaux en étroite relation avec l'espace institutionnalisé).
- *Et le sous-système des représentations que les acteurs se font de l'espace géographique* à travers les trois filtres de perception individuel, sociétal (valeur) et idéologique (théorie, modèle).

### 2. Du triptyque au polyptyque portuaire

Dans cette perspective, l'analyse du territoire portuaire doit s'appuyer sur le concept du triptyque portuaire élaboré par André Vigarié (VIGARIE, 1979). Il s'agit du système dans son ensemble permettant de rendre compte de l'organisation et du fonctionnement des ports (Figure 1).

Centré sur le port qui sert d'interface entre le transport maritime et le transport terrestre, le « triptyque portuaire » désigne à l'origine les trois espaces que traverse nécessairement une marchandise destinée à un transport par mer : l'arrière-pays portuaire, l'avant-pays portuaire et l'espace portuaire lui-même. D'un côté, *l'arrière-pays portuaire* (ou

*hinterland*) désigne l'espace terrestre dans lequel un port de commerce vend ses services et recrute sa clientèle ; il correspond à l'aire terrestre où les marchandises passant par le port sont collectées et/ou distribuées. Le port peut être connecté à son arrière-pays par les modes de transport traditionnels que sont la route, le chemin de fer, les voies de navigation ou le *pipeline* ; dans le cadre du transport conteneurisé, avec le développement du *feeder*<sup>1</sup>, la connexion peut également être maritime. La plus ou moins bonne liaison du port avec son arrière-pays définit l'accessibilité terrestre du port. De l'autre, *l'avant-pays portuaire* (ou *foreland*) correspond dans une définition stricte à l'ensemble des espaces marins qui baignent un port donné et avec lesquels ce port a des relations suffisamment intenses et durables. Entre ces deux espaces, *le port*, quant à lui, correspond à l'organisation complexe, spatiale, technique, humaine, financière ayant au départ pour but d'assurer deux fonctions fondamentales : l'abri pour les navires et le lieu de manutention pour les marchandises, du quai au navire et *vice versa*.

Dans la perspective de cette étude, ce schéma appelle plusieurs remarques<sup>2</sup>. Tout d'abord, ces trois volets contiennent nécessairement la totalité des facteurs d'explication auxquels il faut se référer pour comprendre la circulation maritime et le système portuaire lui-même ; ils sont tous les trois en étroite interdépendance. Or, sur le plan territorial, l'arrière-pays commence avec *la ville* liée au port : elle en est le premier élément. Pour comprendre la dynamique territoriale portuaire, il faut donc intégrer l'espace urbain, ses fonctions, ses populations... Parallèlement, l'avant-pays contient *le navire*. C'est donc le transport maritime, et plus précisément le navire situé dans l'avant-pays marin, qui est le moteur de tout changement pour l'ensemble des éléments du système.

### 3. L'articulation réseau-territoire dans le cas des ports

A partir de ce schéma d'ensemble, il existe trois logiques d'appréhension des ports permettant de comprendre leur développement et leur aménagement (Figure 1).

#### 3.1) Une logique réticulaire dans le cadre du système de transport global (échelle globale)

Il s'agit de penser le port par rapport aux routes maritimes et aux réseaux de transport terrestre en suivant les marchandises sur leur trajet origine-destination. Dans le système de transport de marchandises, le port est alors un noeud majeur du réseau dont les arcs sont les routes maritimes d'un côté et les trajets terrestres, par route, fer, navigation intérieure, pipeline de l'autre. C'est le trajet qu'un chargeur<sup>3</sup> fait effectuer à une marchandise de son

---

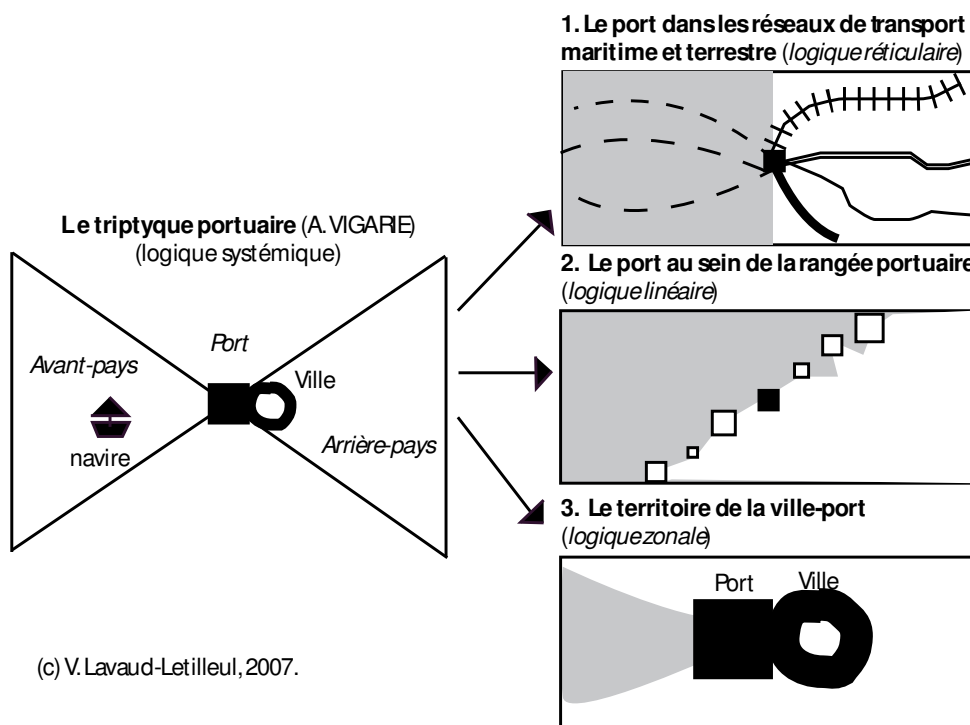
<sup>1</sup> *Feeder* : Dans le domaine du transport conteneurisé, transport de pré- ou de post-acheminement maritime de dimension régionale qui est subordonné à un transport maritime effectué sur une ligne maritime principale inter-continentale. Le navire *feeder* (ou navire-collecteur) collecte les marchandises dans les ports locaux et converge vers le port régional. Le port régional principal autour duquel s'organise le *feeder* s'appelle le *load centre* ; le *feeder* augmente la portée de son *hinterland*. Il est à l'origine de la forte hiérarchisation du système portuaire à l'ère de la conteneurisation et du développement des trafics en *transshipment*.

<sup>2</sup> Notons que dans sa version développée intégrant le trajet d'une marchandise de son point d'origine sur un continent jusqu'à son point de destination final sur un autre espace terrestre, ce système portuaire comprend en fait cinq éléments : deux aires terrestres et une aire maritime reliées au niveau des deux interfaces terre-mer par deux ports. C'est pourquoi, on peut finalement parler d'un *polyptique portuaire* pour rendre compte de la totalité du système (CHARLIER, 1990).

<sup>3</sup> Chargeur : personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et le plus souvent, remet la marchandise au transporteur.

point d'origine à son point de destination ou celui qu'un armement<sup>4</sup> fait effectuer à un navire avec sa cargaison d'un port à un autre, qui va déterminer le choix du port. Ce trajet diffère en fonction de multiples facteurs : des produits transportés, des innovations techniques, de l'organisation du système productif et de l'évolution du commerce, du niveau de développement des régions, des configurations terrestres et maritimes, de la géopolitique...

Figure n° 1 : Les trois logiques spatiales du système portuaire



Sources : D'après VIGARIE, 1979 et auteur.

### 3.2) Une logique linéaire dans le cadre du système portuaire (échelle intermédiaire – régionale)

Il s'agit alors de penser le port au sein de sa rangée portuaire de référence en termes de concurrence/complémentarité par rapport aux autres organismes portuaires. Il faut alors envisager les possibilités de trajet qui s'offrent à un chargeur pour faire acheminer ses produits d'un endroit à un autre ou à celles qu'a un armateur pour faire toucher ses navires. Or, la rangée (« *range* » en anglais) correspond à l'unité régionale de base d'un système portuaire. Très utilisée en géographie et en économie portuaire, cette dénomination décrit l'alignement sur le littoral des ports qui assurent l'interface entre une même mer (ou un même océan) et un même espace continental<sup>5</sup>. On peut donc dire dans une perspective

<sup>4</sup> Armement : société qui arme le navire et l'utilise pour la navigation commerciale, et dans certains cas, propriétaire du navire.

<sup>5</sup> Alors que l'Amérique du Nord ne possède que deux rangées portuaires (la Rangée Est sur la côte atlantique – au sein de laquelle la mer intérieure des Caraïbes peut définir une sous-rangée – et la Rangée Ouest sur la côte pacifique), l'Europe possède trois à cinq rangées portuaires principales : la rangée de la Méditerranée du Nord ; la Rangée Atlantique, dite aussi des Régions Périphériques Ouest ; enfin, l'Europe du Nord qui se décompose

théorique – qui ne tient donc pas compte de leur spécialisation, de leur accessibilité terrestre et nautique, de leurs points forts et de leurs points faibles,...–, que tous les ports qui composent une même rangée ont potentiellement le même *foreland* et/ou le même *hinterland*. Le système portuaire d'une rangée est donc fonctionnellement très concurrentiel et hiérarchisé. Travailler sur les différents ports d'une même rangée permet ainsi d'analyser les relations de complémentarité et de compétition entre ces ports. Dans certains cas, il est à noter que peut apparaître une concurrence entre les ports de rangées différentes pour desservir un même arrière-pays. C'est le cas entre les côtes Est et Ouest pour desservir l'Amérique du Nord ; ou entre la Rangée Nord et la Rangée Nord-Méditerranéenne pour desservir l'Europe centrale et orientale, par exemple.

### 3.3) Une logique zonale centrée sur le territoire de la ville-port (échelle locale)

Il s'agit enfin de penser au port dans sa dimension territoriale, là où se fait l'activité portuaire, aux populations qui y travaillent,... Car le port n'est pas un point, une ligne de contact ; c'est un espace lui aussi organisé, avec des dimensions et des installations parfois énormes. Son rôle consiste à mettre en relation les deux domaines de circulation et les instruments spécifiques qui les traversent, ce qui sous-entend des processus - c'est-à-dire un enchaînement d'actions — pour cette mise en relation, donc des équipements (bassins, quais, engins de manutention), donc des groupes socio-professionnels spécialisés dans les opérations correspondantes. Pour jouer valablement ce rôle, l'adaptation est donc d'abord technique : elle n'est pas la même pour les passagers, les divers, les vracs, les conteneurs, etc. ; elle est humaine par la population active utilisée ; elle est juridique et administrative par l'intervention de la douane et la soumission à la législation du commerce extérieur ; elle est financière par les investissements...

*Par ailleurs, il s'agit de penser au territoire portuaire dans sa relation avec la ville dans la mesure où le port se situe à proximité de diverses populations et activités qui, pour être sur le territoire de la ville-port, ne sont pas directement liées à l'activité portuaire. Les relations ville-port se jouent aussi bien sur le plan foncier (quand se posent les questions de terrains disponibles pour les extensions portuaires et en retour, depuis les années 1960, de récupération d'anciens terrains abandonnés par l'activité portuaire pour des opérations de redéveloppement de *waterfront* à des fins urbaines à proximité du centre-ville), socio-économique, culturels, institutionnels...*

C'est donc dans l'interaction entre ces trois niveaux d'analyse que l'on peut comprendre les territoires portuaires. Leur évolution dans le temps ainsi que les formes particulières de leur manifestation dans chaque ville-port permettent de comprendre les dynamiques territoriales portuaires.

## II. Les facteurs des dynamiques territoriales portuaires

Les ports ne se développent pas selon une périodicité unique, et pas forcément selon des cycles d'évolution homogènes (BERESFORD *et alii*, 2004). Il est donc difficile de proposer

---

elle-même en 3 rangées s'articulant entre elles. La rangée centrale, que l'on appelle la Rangée Nord (*Northern Range* en anglais), correspond à la partie de l'Europe continentale baignée par la Manche et la Mer du Nord. Des sous-rangées s'articulent à elle : les Iles britanniques (dont les ports de la façade occidentale peuvent également entrer dans la rangée Atlantique) et la Scandinavie et la Baltique.

un schéma d'ensemble de l'évolution valable pour l'ensemble des ports. Mais il est en revanche possible d'isoler, dans l'évolution des 50 dernières années, les grands facteurs de mutation qui les ont touchés, ainsi que la chronologie de leur apparition.

Globalement, les dynamiques territoriales portuaires résultent d'un double ensemble de facteurs. Il faut tout d'abord considérer les grandes évolutions du système de transport, et notamment de sa composante maritime, puisque c'est le navire qui préside aux destinées du port, et partant de l'organisation urbano-portuaire. Elles sont essentiellement d'ordre technologique et permettent, chronologiquement, de distinguer trois phases dans l'évolution du transport maritime mondial et l'histoire des ports. Parallèlement, depuis les années 1970 et surtout 1980, de nouvelles problématiques sociétales (que l'on peut traduire sur le plan économique en termes d'externalités positives ou négatives, relatives à la valeur ajoutée, au foncier et à l'environnement... intégrées dans des analyses coût/bénéfice au sens large), jusque-là non prises en compte, ont localement une incidence très forte sur l'aménagement et le développement des ports européens.

## **1. Changements dans le système de transport : entre idéal de fluidité et contraintes de la rupture de charge**

### 1.1. La révolution du transport maritime

La révolution du transport maritime qui prend place à partir des années 1950-1960 a été maintes fois analysée (VIGARIE, 1979). Nous n'en retracerons que les grandes lignes. Elle repose sur deux innovations majeures : le gigantisme naval et la spécialisation. Elle s'évalue en termes de « distance-coût » car les économies d'échelle que génère l'augmentation de la taille du navire entraînent un abaissement des coûts du transport des marchandises (15 euros pour un téléviseur transporté d'Asie en Europe...). Cette évolution est globale. Elle a porté dans un premier temps, à partir des années 1950, sur les vracs avec l'apparition des superpétroliers, puis des superminéraliers, avant de s'étendre, dans les années 1970, au domaine des marchandises diverses de plus grande valeur, avec la construction des premiers porte-conteneurs.

Elle est à l'origine de la croissance exceptionnelle des échanges par voie maritime, qui a permis le développement du commerce international des dernières décennies. Les biens acheminés par transport maritime sont passés de 550 millions de tonnes en 1950 à 7,1 milliards de tonnes en 2005, soit une croissance moyenne de 4,5%/an. Si les vracs (et notamment le pétrole) représentaient plus de la moitié des échanges en 1980, le développement de la conteneurisation a progressivement rééquilibré ce pourcentage au profit des marchandises diverses (à savoir les produits manufacturés). Ces dernières représentent de fait aujourd'hui près de 40% du tonnage mondial, sachant qu'elles sont transportées à 80% sous forme conteneurisée (soit 336 millions d'EVP manutentionnés dans les ports mondiaux en 2004) (FREMONT, 2007).

### 1.2. Des évolutions opposées dans l'organisation des chaînes de transport et logistique

Cependant, si les conséquences de cette révolution de transport maritime sont relativement similaires en termes de croissance des échanges et de consommation d'espace dans les ports, l'organisation de l'activité de transport et ses conséquences sur le système portuaire diffèrent amplement. Or, il faut garder présent à l'esprit que ces deux modes



d'organisation apparus avec un léger décalage dans le temps, se trouvent aujourd'hui juxtaposés dans de nombreux organismes portuaires, notamment dans les ports européens qui ont connu à la fois le phénomène d'industrialisation et sont devenus des noeuds majeurs de la conteneurisation.

Dans le cadre de l'industrialisation littorale, les ports constituent des points de rupture de charge majeurs d'un système de transport organisé « quai-à-quai ». Le transport maritime est organisé en *tramping*<sup>6</sup>. Les industries lourdes (pétrochimie, sidérurgie...) situées en arrière des quais, en transformant les matières premières à leur arrivée par bateau constituent de fait l'arrière-pays du port. C'est ce qui a valu aux zones industrialo-portuaires (ZIP) dont les entreprises présentes dans l'enceinte portuaire génèrent d'importants trafics, le qualificatif « d'*hinterland* captif » du port.

L'organisation de la chaîne du transport conteneurisé est en tout point opposée. Le transport maritime se structure sous forme de lignes régulières<sup>7</sup>. Puisque, grâce à son caractère intermodal, le conteneur peut passer aisément d'un mode de transport à un autre (sur un navire, un camion, une barge ou un train), la chaîne de transport est organisée selon une logique de « porte-à-porte », du point d'origine au point de destination de la marchandise (HAYUTH, 1986). Se développe la redistribution des flux entre ports selon une logique « *hub-and-spokes* », avec un port principal, appelé « *load centre* », qui concentre ou redistribue des trafics par des navires *feeder* depuis ou vers des ports secondaires. Apparaît donc du côté des clients du port (armements et chargeurs) un idéal de fluidité. Ils assignent deux objectifs au port : assurer le transit rapide de la marchandise grâce à une intermodalité parfaite et diminuer les coûts du passage portuaire (qui représente encore de 21 à 41% du coût total d'un trajet pour le transport d'un bien d'un point à un autre). En assurant la fluidité de la transmission de l'information (technique, administrative...) relatives aux marchandises, le développement des TIC – qui, à l'inverse de ce qui a pu être envisagé un temps, ne dispense pas du transport matériel, bien au contraire – a permis de renforcer la flexibilité de l'organisation du système productif et l'intégration complète du transport dans la chaîne logistique globale.

### 1.3. Changement de la valeur des sites portuaires : du critère de l'abri naturel à ceux de la profondeur d'eau et de la disponibilité de terre-pleins

L'évolution de la valeur des sites portuaires dépend étroitement des données techniques énoncées plus haut : des caractéristiques des navires d'un côté, et des compétences en génie civil des sociétés permettant de transformer et d'artificialiser le milieu naturel pour les accueillir, de l'autre. Or, dans le contexte d'une société aux compétences limitées (jusqu'au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle environ, même si les grands canaux transocéaniques datent du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle), c'est la fonction d'abri naturel pour un navire (et la proximité avec les marchés, donc des grandes voies naturelles) qui prime. Ce qui explique pour l'Europe la fortune des sites de rade dans le contexte méditerranéen ou de fond d'estuaire sur les rivages septentrionaux, depuis l'Antiquité jusqu'au Moyen-Age.

---

<sup>6</sup> *Tramping* (de l'anglais *tramp* : vagabond) : Mode d'exploitation d'un navire qui est loué sous contrat (charte-parties). Le navire n'est donc pas exploité en ligne régulière, mais dans le cadre d'un affrètement.

<sup>7</sup> Ligne régulière : Service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à des intervalles réguliers entre des ports déterminés. Il existe trois types de services de lignes régulières : les lignes port-à-port ; les lignes pendulaires (ou pendulum) ; les services tour-du-monde utilisant les eaux des canaux de Suez et de Panama.

Mais, depuis les années 1950, dans la mesure où les techniques de protection artificielle (digues et autres ouvrages de génie civil) permettent de disposer relativement aisément d'abri artificiel, de nouveaux paramètres deviennent prépondérants. Tout d'abord, *la profondeur d'eau des bassins*, puisque le tirant d'eau de ces grands navires exige des conditions d'accessibilité nautiques suffisantes<sup>8</sup> (BIRD, 1963). *L'accessibilité 24h/24h des terminaux* garantissant la rapidité de rotation des navires (notamment pour les ports de fort marnage). Et enfin, *la disponibilité en terre-pleins* devient une condition *sine qua non* du développement portuaire puisque le volume des cargaisons exige des terre-pleins étendus pour leur stockage en arrière des quais. En définitive, ce ne sont plus les qualités propres des sites originels qui comptent, mais bien leur capacité à être transformés.

#### 1.4. Sur le plan du travail portuaire : la fin des monopoles ?

Trois évolutions majeures affectent le monde du travail portuaire depuis 1970. Tout d'abord, comme dans de nombreux autres domaines d'activité, l'automatisation poussée du travail a entraîné une forte diminution du nombre de travailleurs nécessaires pour assurer l'ensemble des tâches de tous ordres dans les ports. Ce constat se double d'une hausse des qualifications requises pour les assumer. Si bien que, dans un contexte de méconnaissance, voire de délaissement de l'activité portuaire par les sociétés, certaines autorités portuaires de l'Europe du Nord sont aujourd'hui obligées d'engager des campagnes de recrutement et de formation attractives pour faire face à leurs besoins et à ceux des entreprises du secteur...

Par ailleurs, les conditions et l'organisation du travail des dockers ont beaucoup changé et l'histoire de la législation professionnelle de la manutention croise de façon étonnante celle du monde du travail dans sa globalité. Il y eu tout d'abord le paradoxe du triomphe de l'intermittence sur les quais entre le dernier tiers du XIX<sup>ème</sup> siècle et le premier tiers du XX<sup>ème</sup> siècle (organisé en France par la loi relative au statut des dockers de 1947), au moment où se consolident ailleurs les frontières du salariat moderne, du travail et du non-travail. Puis la question rebondit à la charnière des XX<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècles lorsque le mouvement de « permanentisation » des dockers croise, celui, inverse, de la précarisation de pans entiers du salariat (loi sur la réforme de la manutention de 1992 en France) (DAVIES *et alii*, 2000).

Enfin, se pose pour finir la question de la libéralisation du travail portuaire. Les opérations de chargement et de déchargement des navires étaient jusqu'à très récemment réalisées dans la plupart des cas par des entreprises auxquelles les autorités portuaires octroyaient des monopoles locaux. L'annonce du projet de directive de libéralisation des services portuaires en Europe lancée en février 2001, projetant de supprimer ces rentes et d'ouvrir notamment l'activité de manutention aux clients des ports, les armements eux-mêmes (selon le principe du « *self handling* » ou de « l'auto-assistance »), a fait monter au créneau les syndicats de dockers européens par peur des licenciements, de l'embauche de marins étrangers peu qualifiés et de la création de ports de complaisance peu regardant sur les normes de sécurité et sociales.

---

<sup>8</sup> Un navire *panamax* de 75 000 tpl nécessite déjà une profondeur de 11 à 12 m. Or, ce n'est qu'avec 14 m de profondeur qu'est rendue possible l'arrivée des navires de 120 000 tpl qui permettent le développement de l'activité industrielle. Il faut cependant aller jusqu'à une profondeur de 19-20 m pour pouvoir accueillir des navires de 200 000 à 250 000 tpl. Les économies d'échelle réalisées du côté des grands porte-conteneurs sont moindres. A titre d'exemple, le tirant d'eau du plus grand PC en circulation aujourd'hui, l'*Emma Maersk* (11 500-13 500 EVP), n'est que de 16 m...

### 1.5. Les évolutions dans le monde des opérateurs maritimes et portuaires : globalisation, intégration verticale et horizontale

Enfin, depuis les années 1990, pour bénéficier d'économies d'échelle, les opérateurs de terminaux ont en effet suivi la tendance de toute l'économie maritime (et notamment celle des armements) à la globalisation et à l'intégration horizontale. D'acteurs locaux qu'ils étaient auparavant, déployant leur activité dans une place portuaire bien définie, ils sont devenus de véritables firmes multinationales (notamment asiatiques), parfois intégrées dans de grands groupes, s'appuyant sur des réseaux de terminaux à l'échelle continentale, voire planétaire. Or, à l'échelle régionale, ils organisent de plus en plus leur activité sur plusieurs terminaux localisés dans différents ports situés à proximité sur un même segment d'une façade maritime (donc plus ou moins susceptibles de desservir une même portion d'arrière-pays) pour favoriser les économies d'envergure.

### 1.6. Sur le plan de la sécurité et de la sûreté : la réhabilitation du port comme point d'entrée stratégique pour les Etats

Enfin, les évolutions les plus récentes ont trait à la généralisation de mesures de sûreté dans le domaine du transport de ligne régulières (notamment pour les conteneurs). Les attentats du *World Trade Centre* du 11 septembre 2001 ont tristement rappelé que les ports constituent des points d'entrée stratégiques sur le territoire d'un Etat. Pour assurer leur sécurité, les Etats-Unis ont poussé les pays membres de l'OMI (*Organisation Maritime Internationale*) à adopter différentes mesures visant la sûreté des ports, des navires et des conteneurs (le dépôt de déclaration de douane 24h avant l'arrivée des conteneurs, la sécurisation des conteneurs, l'adoption de mesures de contrôle communes et l'équipement en matériel de surveillance et en agents de sécurité). Outre le fait que toutes ces mesures ont un coût non négligeable (répercutés sur les armateurs à hauteur de 1,3 milliard de dollars en 2001, puis 730 millions les années suivantes), elles représentent autant de tâches qui cassent la dynamique de l'intermodalité et du *just in time* (l'OCDE a estimé les coûts de perturbation de fréquence pour les chargeurs à 5-10 milliards de dollars en 2004), génèrent d'importantes congestions dans les ports et y augmentent les besoins en espace de stockage (LOPEZ PONTON, 2006). En un sens, la prise en compte des critères de sécurité tend donc à réhabiliter en ce début de XXI<sup>ème</sup> siècle le concept de point de rupture de charge pour les ports...

Si l'on résume les évolutions affectant le système de transport, on trouvera du côté de l'idéal de fluidité, la conteneurisation des marchandises diverses favorisant un *continuum foreland-hinterland*, les stratégies des armements et des opérateurs de terminaux, l'automatisation des opérations portuaires, les mutations sociales (travail mensualisé, introduction de personnels non dockers) et les NTIC... Et du côté de l'obstacle au passage rapide de la marchandise, l'industrialisation portuaire et les mesures de sécurité adoptées récemment. La réponse est moins tranchée pour les sites portuaires, puisqu'ils participent du premier ou du second mouvement selon qu'ils répondent ou non aux critères du transport maritime contemporain...

## 2. Changements dans le système de peuplement : entre rupture et cohésion de la ville-port

### 2.1. Sur le plan de la valeur ajoutée : le découplage ville-port

La réflexion se situe à deux niveaux. Au niveau du système de transport proprement dit tout d'abord. Le port correspond fondamentalement à un nœud au sein d'un réseau de transport ; mais il est également le lieu où l'on peut apporter de la valeur ajoutée à la marchandise à son passage. De deux choses l'une, si le port est un simple lieu de transit de la marchandise (entre la terre et la mer) ou de transbordement (de navire à navire), on parle de *port-couloir* ; si, au contraire, viennent se greffer des activités de négoce, de distribution ou des activités industrielles qui visent à transformer la marchandise d'une façon ou d'une autre, on peut parler de *port-logistique*. Or, le développement de la conteneurisation ne s'est pas forcément accompagné de gains dans ce domaine, ce fut même souvent le contraire pour des acteurs portuaires contraints de « regarder passer » les boîtes.

Au niveau des fonctions urbano-portuaires ensuite, on peut dire que, selon un schéma classique, à un premier niveau, le fonctionnement de tout *port* repose sur le développement de *métiers opérationnels*. A un deuxième niveau, une ville-port peut devenir une *place portuaire* lorsqu'elle concentre également des *métiers relationnels* visant à organiser l'insertion du port dans un réseau de transport. A un troisième niveau, elle peut devenir une véritable *place métropolitaine*, quand, allant parfois jusqu'à délaissier complètement la réception des flux matériels qui est à l'origine de son développement économique, elle devient le point de concentration de *métiers décisionnels*, pour des services liés à la transaction et à l'information (GUILLAUME, 2001). Or, on assiste depuis le milieu du XX<sup>ème</sup> siècle à un découplage important entre ces différents niveaux de fonctions. D'anciens centres des économies-mondes (Londres,...) se sont progressivement défaits de ces fonctions matérielles, prises en charge par des avant-ports mieux équipés. A l'autre bout de l'éventail, émergent de purs *hubs* portuaires sans lien avec un organisme urbain (Malte, Gioia Tauro, Algésiras...). Entre ces deux extrêmes, il existe une palette complexe de situations où ville et port se développent plus dans une plus ou moins grande synergie.

### 2.2. Sur le plan socio-culturel : la continentalisation des villes-ports

La deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle a eu raison de l'image traditionnelle de la ville portuaire, aux quais encombrés de marchandises, parcourus par les portefaix et les passagers au long cours, où les liens avec l'outre-mer entretiennent une atmosphère cosmopolite. Le premier coup fut porté par la création des ZIP à partir des années 1950-1960. Le développement industrialo-portuaire a entraîné, comme l'a dit André Vigarié, une « continentalisation » des villes-ports concernées (VIGARIE, 1979). Les logiques de production et les rapports sociaux liés au secteur industriel dans un port sont assez comparables à ceux qui existent dans une ville industrielle non portuaire. Par conséquent, les villes-ports industrialisées correspondent plus, dans leur fonctionnement, aux villes des vieilles régions industrielles, qu'à la place portuaire traditionnelle qui tirait son profit du négoce. Enfin, le coup de grâce est porté à partir des années 1970-1980 par la conteneurisation qui remet au goût du jour le transport de ligne régulière, mais dans un cadre où l'éloignement des terminaux par rapport aux quartiers centraux, leur fermeture au public et la vitesse accrue de rotation des navires, rendent la présence des navires et des marchandises impalpable, rompant définitivement le lien entre un espace de travail et les habitants.

### 2.3. Sur le plan foncier : du port tout puissant à la pression urbaine

Le basculement fondamental se situe à la fin des années 1950, au moment où les infrastructures portuaires, pour se développer et accueillir de nouveaux terminaux spécialisés, doivent sortir du site urbain originel et consommer des superficies de plus en plus importantes. Dans la période précédente, le port demeurait une entité de taille limitée, localisée à proximité d'un espace fortement anthropisé (la ville). On passe alors à un organisme portuaire qui s'étend sur plusieurs milliers d'hectares, gagnés au prix de l'artificialisation d'écosystèmes riches et fragiles (le littoral ou la zone côtière, incluant le système estuarien), situés à proximité d'espaces faiblement anthropisés, mais qui, en raison de leur localisation dans la grande périphérie d'une ville, sont de plus en plus convoités par l'homme, aussi bien comme lieux de résidence (avec le développement de la périurbanisation) que comme lieux de loisirs (bien que très rarement naturels, ils représentent autant d'espaces de nature pour les citoyens). Parallèlement, depuis les exemples pionniers de San Francisco et Baltimore dans les années 1950, et de Londres dans les années 1980, les anciens bassins portuaires situés à proximité des centres-villes sont devenues de vraies opportunités urbaines susceptibles d'être transformées en vitrine urbaine après opérations de redéveloppement de *waterfront*. La rareté du foncier en faisant la valeur, se développent depuis les années 1990 de nouvelles pratiques autour de l'aménagement, intégrant la question de la valeur des terrains, aussi bien pour des usages portuaires que des usages urbains.

### 2.4. Sur le plan environnemental : la prise en compte des externalités négatives

La question de l'environnement est arrivée sur le devant de la scène dans les villes-ports européennes à partir des années 1970. A ce titre, Rotterdam constitue un exemple pionnier puisque, les considérations environnementales y ont fait capoter un projet de construction d'une usine sidérurgique en 1971, suite à son rejet lors d'un processus de consultation engagé auprès de la population locale (PINDER, 1981).

Encore plus que les risques technologiques (auxquels la population est de fait moins sensible), les questions environnementales de nature diverse (bruit, pollution de l'eau et de l'air, habitats pour la faune et la flore...) sont devenues la « bête noire » des autorités portuaires. Dans un projet d'aménagement portuaire, les compensations financières pour atteinte au milieu atteignent aujourd'hui fréquemment 10% du coût des investissements. Leur prise en compte entraîne des délais de plus en plus importants dans la réalisation des équipements (plus de vingt ans pour la *Maasvlakte 2* à Rotterdam !), quand elle ne fait pas purement et simplement échec aux projets envisagés (exemple de Dibden Bay en Grande-Bretagne).

### 2.5. Changement dans le système des acteurs publics :

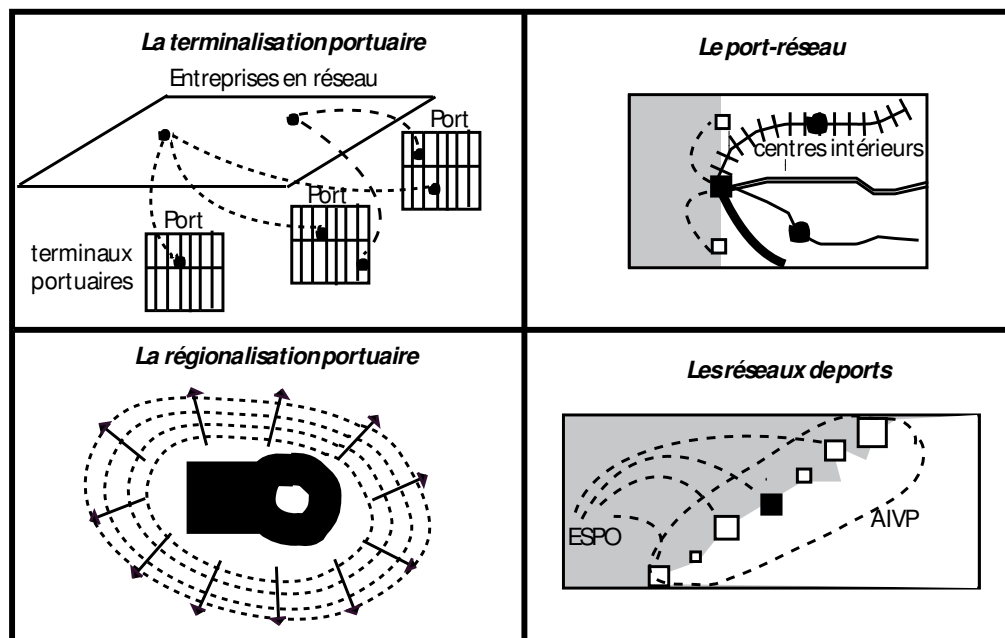
Contrairement à ce qui est souvent avancé, dans le domaine portuaire comme dans d'autres, le rôle des Etats ne s'est pas effacé, loin de là, mais sur le plan financier, les années 1960 ont assurément marqué un sommet de l'action gouvernementale. Parallèlement, on assiste à une montée de l'implication des acteurs publics locaux (de la commune à la région) dans les questions portuaires (ce que traduit aujourd'hui la décentralisation portuaire en France). Cependant, face aux enjeux mondialisés entourant le transport maritime et l'activité portuaire, c'est du côté de l'Union Européenne que les attentes se font les plus fortes (PAIXAO & MARLOW, 2001). Or son rôle s'est développé depuis le milieu des années

1980<sup>9</sup> : pour absorber la croissance du transport de marchandises et réduire la pression sur le transport routier encombré et pollueur, pour favoriser la libéralisation dans le secteur du transport et garantir une « compétition juste » à tous les niveaux, aussi bien pour éviter les abus de position de dominante que pour faire la chasse aux subventions gouvernementales ; et enfin, pour assurer la prise en compte de l'environnement dans les plans d'aménagement portuaire.

### III. La remise en cause du territoire portuaire traditionnel

Les mutations affectant les ports depuis les années 1950-1960 suite à la création des ZIP, puis avec le développement de la conteneurisation, tendent globalement à *remettre en cause le territoire traditionnel du port*. Ce dernier s'entend dans les limites administratives fixées généralement dans l'Entre-deux-guerres, au moment où le port fonctionnait peu ou prou en synergie avec la ville sur le plan spatial, socio-économique et culturel, et où les relations entre acteurs publics et privés débouchaient sur un équilibre au sein de la place portuaire. *Ces nouvelles dynamiques territoriales portuaires* se déclinent sous quatre formes principales qui obligent à revisiter le paradigme réseau-territoire (Figure 2).

Figure n° 2 : Les nouvelles dynamiques portuaires entre réseau et territoire



(c) V. Lavaud-Letilleul, 2007.

#### 1) La mise sous influence, la fragmentation et la privatisation du territoire portuaire

Depuis les années 1950-1960, face à la spécialisation des fonctions portuaires et à l'introduction de nouveaux acteurs globalisés du transport, le territoire portuaire semble voler en éclats. Les entrepreneurs impliqués dans le transport maritime et la manutention des

<sup>9</sup> PAIXAO A.C. & MARLOW P.B. (2001), « A review of the European Union shipping policy », *Maritime Policy and Management*, Vol. 28, n°2, pp. 187-198.

marchandises ont toujours par définition déployé leur activité à une échelle régionale, si ce n'est mondiale. Mais les ports européens – foyer de la mondialisation initiée au XV<sup>ème</sup> siècle avec les grandes découvertes – avaient la particularité de servir de base à une bourgeoisie d'armateurs et de négociants fortement ancrée dans le milieu local. Or, les deux ruptures majeures de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, l'industrialisation littorale (avec l'introduction de grands groupes industriels dès les années 1950-1960, qui ont depuis connu les avatars des mutations du capitalisme comme l'illustre la saga *d'Usinor-Arcelor-Mittal Steel*) et la conteneurisation (avec l'émergence de méga-armateurs – essentiellement européens - et d'opérateurs de terminaux globalisés – essentiellement asiatiques - à partir des années 1990) ont profondément modifié cette donne. L'avenir des activités portuaires est ainsi soumis à des stratégies d'entreprises de moins en moins liées à un port, que ce soit celle de l'industriel qui commande les flux d'importation de matières premières ou celle de l'armateur qui choisit le terminal de tel ou tel opérateur pour charger ou décharger ses boîtes. Dépendant alors étroitement des jeux de restructuration (*Arcelor-Mittal Steel*), de fusions-acquisitions<sup>10</sup>, des stratégies opportunistes des différents opérateurs dans le choix de leurs *hubs*..., l'activité portuaire peut se révéler très fragile.

Cela se traduit de deux façons sur le plan du territoire portuaire. Sur le plan spatio-fonctionnel tout d'abord, par *la fragmentation du territoire portuaire*. Suite à un processus de spécialisation spatio-fonctionnel engagé depuis les années 1960, le territoire portuaire<sup>11</sup> est le plus souvent divisé en trois parties distinctes aux logiques extrêmement dissemblables. Les plus anciens bassins accueillent le plus souvent les trafics passagers, roro, les conventionnelles et les petits vracs exploités par des entreprises de taille modeste ; vient(viennent) ensuite la (ou les) zone(s) industrialo-portuaire(s) qui accueillent des industries lourdes ; et enfin les terminaux à conteneurs spécialisés, qui prennent place soit sur les bassins construits entre 1930 et 1960, soit sur les terminaux de la ZIP laissés vacants suite à la crise des années 1970, soit sur de nouveaux terminaux construits plus récemment à cet usage. Mais on peut aussi aller au-delà de ce découpage en grandes sous-parties portuaires et mettre en avant la logique spécifique de chaque entreprise installée sur un terminal portuaire donné. C'est notamment pertinent dans le cas des terminaux à conteneurs. On en arrive alors au constat d'une fragmentation spatio-fonctionnelle extrême du territoire portuaire. D'où, sur le plan pratique, la difficulté des autorités portuaires à impulser une politique de gestion cohérente sur leur territoire de compétence (politique tarifaire hétérogène, terrains concédés en dépit du bon sens...). D'où également, sur le plan scientifique, l'idée avancée par certains auteurs que l'on ne peut plus parler du port, donc du territoire portuaire comme d'un tout homogène, mais uniquement de terminaux portuaires, ce que traduit la notion de « *terminalisation portuaire* » (SLACK, 2005). Cela les conduit à appeler de leurs vœux une nouvelle évolution dans la recherche sur cette thématique où la géographie des transports serait intimement intégrée dans le domaine plus vaste de la géographie économique, à travers l'analyse des *réseaux d'entreprises* (OLIVIER & SLACK, 2004).

Ce mouvement perceptible depuis les années 1960 se double sur le plan foncier d'un phénomène de *privatisation de l'espace portuaire*. C'est une évolution qui fait aujourd'hui l'objet de nombreux débats à propos des terminaux à conteneurs, eu égard à la question de la durée d'amortissement des investissements réalisés comparée à la durée des concessions accordées (20 à 60 ans !) (NOTTEBOOM & WINKELMANS, 2001). Mais on oublie trop

---

<sup>10</sup> Il va ainsi du démantèlement récent du grand groupe britannique, avec du côté armement, *P&O Nedlloyd* racheté par *Maersk* en 2005 ; et en 2006, *P&O* vendu à *Dubai Ports World*, du côté des manutentionnaires

<sup>11</sup> Du moins celui des plus grands ports qui ont connu tous les cycles de développement de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle jusqu'à nos jours.

souvent que ce mouvement apparaît dès les années 1960 au moment où les grands industriels de la sidérurgie, de la pétrochimie s'installant dans les ZIP se sont vu attribuer des terrains de taille gigantesque (en raison de la démesure des projets envisagés à l'époque), en bénéficiant de conditions d'achat exceptionnelles.

Mise sous influence, fragmentation et privatisation du territoire portuaire... Sachant que les analogies entre l'étude du fait urbain et celle du fait portuaire ont toujours été fortes, notons que ces nouveaux concepts rejoignent de façon tout à fait remarquable les considérations académiques contemporaines sur la fragmentation urbaine, la privatisation des espaces urbains et, en creux, la question de la place laissée aux espaces publics et celle du rôle joué par les services publics<sup>12</sup>... C'est l'une des perspectives académiques qu'il serait extrêmement intéressant de creuser.

## 2) L'émergence du port-réseau

Dans le but de développer l'intermodalité de leurs terminaux (notamment pour les trafics conteneurisés), les autorités portuaires, tout comme les armements et les manutentionnaires, se sont lancées dans des stratégies de plus en plus offensives pour encourager le développement des liaisons avec l'*hinterland* et des terminaux intérieurs, puisque dans le futur, c'est à ce niveau que les plus grandes économies pourront être réalisées sur le réseau de transport.

De façon traditionnelle, les autorités portuaires font certes du *lobbying* auprès de leurs gouvernements respectifs pour développer les infrastructures de transport terrestres et investissent sur leur territoire pour aménager des centres ferroviaires ou fluviaux performants capables d'absorber la croissance des trafics conteneurisés. Mais la grande nouveauté vient du fait que les autorités portuaires investissent également aujourd'hui dans des terminaux situés hors de leur territoire. Ces nouveaux nœuds que l'on appelle « *centres intérieurs* », « *centres-satellites* », « *ports avancés* » ou « *ports secs* » remplissent une triple fonction : ils permettent aux autorités portuaires de développer des partenariats privilégiés dans la partie terrestre et/ou de disposer d'une base avancée dans les terres pour capter et fidéliser des flux de marchandises par rapport aux ports concurrents (c'est la stratégie du port de Barcelone qui a inauguré deux ports secs, l'un à Saragosse, l'autre à Toulouse pour développer son emprise sur le marché de la France du Sud) et/ou de lutter contre la congestion de leur territoire portuaire. C'est dans ce dernier cas de figure que se croisent de la façon la plus complexe les paradigmes réseau-territoire<sup>13</sup> (NOTTEBOOM & RODRIGUE, 2005). Qu'il s'agisse d'un simple effet d'affichage ou de réels investissements lourds, le caractère commun qui relie tous

---

<sup>12</sup> La notion de fragmentation urbaine renvoie « aux facteurs de délitement des interdépendances socio-économiques antérieures et aux tendances à la désolidarisation entre groupes sociaux ou entre leurs espaces d'habitat notamment. Cette notion s'oppose en première analyse à celle d'intégration (sociale et territoriale) urbaine, qui met au contraire l'accent sur l'ensemble des liens de solidarité et d'interdépendance contribuant au fonctionnement unitaire des villes et, par conséquent, au fait que la ville « fasse société » » (COUTARD, 2005).

<sup>13</sup> On peut évoquer les exemples des ports de Los Angeles et Long Beach qui ont ouvert en 1986 l'*Intermodal Container Transfer Facility*<sup>13</sup> et, en Europe, le port de Rotterdam qui participe, aux côtés de son principal opérateur de terminaux (*ECT-Hutchinson*) et de diverses compagnies ferroviaires nationales et étrangères, à l'ouverture de terminaux intérieurs fluviaux et ferroviaires, comme à Duisbourg en Allemagne et Venlo aux Pays-Bas



ces projets est l'identification du partenariat entre structures portuaires et intérieures comme un élément fondamental du développement portuaire (DEBRIE, 2004).

Ainsi peut-on avancer l'idée que se développent, soit par investissement direct de l'autorité portuaire (dont le principe même pose problème eu égard aux limites de son territoire de compétence), soit par investissement indirect (par le truchement de sociétés parapubliques et/ou acteurs privés), des projections du port hors des limites du territoire portuaire, dont la logique réticulaire justifie le terme de « *port-réseau* ».

### 3) La régionalisation portuaire

Elle correspond à une troisième rupture fondamentale dans l'appréhension du territoire portuaire. En effet, jusqu'aux années 1970, ce dernier fonctionnait comme une enclave par rapport au territoire urbain, et plus largement régional. Il était parfaitement délimité sur le plan physique (matérialisé par des grilles séparant les deux mondes à partir du XX<sup>ème</sup> siècle). Il était surtout régi par des règles spécifiques, généralement dérogoatoires par rapport aux principes valant pour les espaces adjacents, que ce soit pour l'emploi (statut des dockers), l'activité (zones franches), le foncier (récupération de nouveaux terrains par annexion de communes adjacentes, déclarations d'utilité publique...) ou l'environnement (absence de normes d'aménagement en dehors des considérations techniques propres aux travaux de génie civil...).

Or, dans ces différents domaines, les années 1980 ont marqué le début d'un *processus de normalisation*. Sur le plan foncier tout d'abord, certaines autorités portuaires sont aujourd'hui confrontées à la difficulté de trouver de nouveaux terrains pour les activités en développement. Or, les projets d'extension portuaire sont aujourd'hui entravés par de nombreuses contraintes, notamment environnementales. Du coup, les autorités portuaires deviennent de plus en plus comptables de la gestion de leurs réserves foncières. C'est pourquoi, rompant avec la politique du coup par coup des décennies précédentes, les plus scrupuleuses d'entre elles établissent l'équivalent de plans d'occupation des sols permettant d'établir une gestion précise des terrains alloués, utilisés ou pas, et des réserves foncières, et éventuellement des cessions à opérer vers les autorités urbaines.

Par ailleurs, au sujet de la localisation des activités logistiques et de distribution permettant de valoriser la marchandise (surtout les conteneurs) à son passage, les autorités portuaires ne peuvent plus profiter de la rente de situation dont elles disposaient auparavant. Or de plus en plus de chefs d'entreprises, dont l'activité ne dépend pas directement de la proximité des quais, préfèrent s'implanter hors du périmètre portuaire pour profiter de coûts du foncier et de la main d'œuvre moindres, tant et si bien que l'on observe un processus de régionalisation des activités logistiques et de distribution dans ce qu'il est alors convenu d'appeler la *région portuaire* (VAN KLINK, 1995).

Enfin, sur le plan de l'environnement et des risques, les autorités portuaires sont soumises à une réglementation beaucoup plus stricte qu'auparavant. Là encore, les autorités portuaires prennent en charge leur territoire (à travers des inventaires faunistiques et floristiques, la mise en place de *systèmes de management environnemental*...), mais sont aussi contraintes de sortir de leur périmètre pour prendre en compte les nuisances que génèrent l'activité portuaire en termes de risques technologiques, de pollution de l'eau et de l'air, de nuisances sonores, de congestion des réseaux routiers et autoroutiers...

Ces évolutions sont à l'origine d'un élargissement du territoire d'appréhension de la problématique portuaire que traduit bien la notion de *régionalisation portuaire*. Elles expliquent la multiplication des outils d'aménagement et la superposition des documents de planification intégrant les ports (pour les seuls ports français, Directives Territoriales d'Aménagement, SMVM, SCOT, PLU, contrat de baie, plan de déplacement pour les personnes et les marchandises à l'échelle intercommunale, schéma d'implantation de zones logistiques, établissements industriels soumis à autorisation au titre des installations classées relevant de directives européennes (IPPC, Seveso et études d'impact) ou pas...), impliquant des acteurs de plus en plus nombreux (communes, intercommunalités, région, services de l'Etat, opérateurs privés, habitants, associations...). Ces évolutions correspondent parfaitement aux objectifs établis dans la recommandation relative à la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières (GIZC) en Europe adoptée par le Parlement européen et le Conseil de l'Union Européenne le 30 mai 2002 (JOCE L 148/24 du 6 juin 2002).

Et là encore, la comparaison avec la sphère urbaine peut se révéler fructueuse. Le concept de région portuaire évoqué ici renvoie à celui de « *city-region* » proposé par le géographe Alan J. Scott de l'Ecole de géographie de Los Angeles et traduit en français par « région urbaine » SCOTT *et alii*, 2001). C'est une zone d'intégration fonctionnelle entre une ville et un ensemble de villes et sa région, dont la délimitation spatiale est relativement floue. Elle décrit le bassin d'habitat, d'emploi et d'activités intégré par la métropole ou l'espace élargi au sein duquel elle peut mobiliser ses ressources. Or, il s'agit bien d'un ancrage territorial dans le sens où, comme le dit Guy Baudelle, « *c'est un territoire avec des acteurs politiques et des institutions qui agissent et tissent des alliances aussi bien pour échapper aux menaces que pour tirer partie des opportunités de la mondialisation, élaborent une gouvernance – cette entente entre acteurs publics et privés pour parvenir au bien collectif. Cette approche (...) met l'accent sur les enjeux de démocratie et de citoyenneté comme sur le rôle de régulation des politiques face à une « économie de casino global »* » (BAUELLE, 2007, p. 255). La mise en perspective région portuaire/région urbaine ouvre assurément de nouvelles perspectives pour la recherche sur les villes-ports.

#### **4) Les réseaux de ports**

Dernière reconfiguration réseau-territoire envisagée, celle de la mise en réseau des ports qui renvoie au concept de *coopétition*, terme hybride forgé à partir de « compétition » et de « coopération » (SONG, 2003). Il s'agit pour des acteurs en concurrence sur le même marché de « collaborer pour combattre », en imaginant des stratégies *win-win* afin de réaliser des économies d'échelle et de partager les risques, pour faire face soit à d'autres compétiteurs de même nature, soit à d'autres catégories d'acteurs.

Au niveau européen, on peut penser à la conférence des régions périphériques de l'Europe (CRPM), dont la traduction la plus dynamique fut assurément celle de l'Arc Atlantique qui a débouché sur des projets concrets dans les ports concernés (POUSSARD, 1997). Il faut aussi signaler l'ESPO (*European Sea Ports Organisation*) qui représente les 1200 ports des 20 pays de l'Union Européenne et a pour mission d'influencer la politique de l'Union Européenne dans les domaines maritime et portuaire. Ses principaux objectifs sont la reconnaissance de l'importance par l'UE et ses Etats-membres des ports européens ; la promotion de la libre compétition dans le secteur portuaire ; la promotion des plus hauts

standards de sécurité ; encourager les ports à être les fers de lance de la protection de l'environnement. L'ESPCO joue un rôle important dans les négociations complexes qui entourent le projet de libéralisation des services portuaires. On peut enfin citer au niveau mondial l'AIVP (*Association Internationale Villes et Ports*), implantée au Havre qui, à travers l'organisation de conférences internationales, de voyages d'étude, d'un centre de documentation en ligne ouvert à tous ses membres, joue un rôle important en matière de transfert de connaissances et de savoir-faire entre acteurs des villes-ports...

## CONCLUSION

L'intérêt de cette analyse systémique sur les ports est de révéler qu'à côté du modèle de territoire figé qui a prévalu jusque dans les années 1960, d'autres ont émergé. Avec la *fragmentation du territoire portuaire*, l'émergence de la *région portuaire*, du *port-réseau* et de *réseaux de ports*, d'autres territoires plus souples, moins définitifs, se multiplient... Ces nouvelles configurations sont le résultat de l'articulation de plus en plus complexe entre trois logiques spatiales superposées aux échelles emboîtées (la logique du transport fondamentalement réticulaire, qui se déploie au niveau global ; celle de la compétition/complémentarité entre ports d'une même rangée qui se situe à un niveau intermédiaire, et celle de l'inscription territoriale du port, généralement à proximité d'une ville et sur un espace littoral fragile, qui relève du local). *Les trajectoires particulières de tel ou tel port* s'expliquent à partir des modalités particulières d'articulation de ces trois niveaux, en lien avec les stratégies des acteurs impliqués dans leur développement.

Et de fait, devant cette complexité accrue, on mesure le *défi que ces dynamiques territoriales récentes représentent pour les différents acteurs liés au développement portuaire et le problème de gouvernance qu'elles posent*. Alors que les acteurs privés du transport essaient tout naturellement de développer le « port-réseau » selon la logique de la chaîne de transport, les acteurs publics semblent écartelés entre la possibilité de recourir à cette même solution, celle du développement économique qui, dans sa version libérale, conduit au morcellement du territoire portuaire, et celle de prendre à leur compte les deux autres options (la « région portuaire » et le « réseau de ports ») comme nouveaux cadres pour des politiques de développement durable et d'aménagement du territoire. C'est donc sur ces pistes qu'acteurs publics et scientifiques doivent aujourd'hui orienter leur réflexion...

## Bibliographie

- BADIE B., 1995, *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Paris, Fayard.
- BAUELLE G., 2007, « Villes mondiales, villes globales et *city regions* : trois approches de la mondialisation », in : CARROUE L. (dir.), *La mondialisation*, Chap. 6, Paris, SEDES-CNED, pp. 233-267.
- BERESFORD A.K.C., GARDNER B.M., PETTIT S.J., NANIPOULOS A. & WOOLRIDGE C.F., 2004, « The UNCTAD and WORKPORT modes of port development : evolution or revolution ? », *Maritime Policy and Management*, Vol. 31, n°2, pp. 93-107.
- BIRD J., 1963, *The major seaports of the United Kingdom*, London, Hutchison University Library, 454 p.
- BRUNET R. (1990), *Mondes nouveaux. Le déchiffrement du monde*, Paris-Montpellier, Hachette-Reclus, *Géographie Universelle*, tome 1, 551 p.

- BURGHARDT A.F., 1971, « A hypothesis about gateway cities », *Annals of the Association of American Geographers*, n°61, pp. 269-285.
- CHALINE C. (dir.) & MALTA RODRIGUES R. (coord.), 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 299 p.
- CHARLIER J., 1990, « Ports and Hinterland Connections », in: DOMAN A.J. & VAN ETTINGER J. (eds.), *Ports as Nodal Points in a Global Transport System*, Oxford, Pergamon Press, pp. 105-121.
- COUTARD O., 2005, « Fragmentation urbaine ? », *Courrier de la Planète*, n°77.
- DEBRIE J., 2004, « Ports secs, intérieurs ou avancés : réorganisation des arrière-pays ou concept publicitaires ? », *Transports*, n°427, pp. 300-306.
- DUCRUET C., 2005, « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial », *M@ppemonde*, n°1 (<http://mappemonde.mgm.fr/num5/artciles/art05106.htm>)
- DUPUY G., 1991, *L'Urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, A. Colin.
- GUILLAUME J., 2001, « Propositions méthodologiques pour une définition géographique des régions portuaires », in M. COLLIN, C. PRELORENZO & M. SEGAUD (coord.), *Les territoires de la ville portuaire*, Le Havre, AIVP, pp. 111-117.
- FREMONT A., 2007, *Le monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*, Les Collections de l'INRETS, Synthèse n°53, 145 p.
- HAYUTH Y., 1986, « The port as a link in the intermodal transport chain », in CHARLIER J. (éd.), *Ports et mers. Mélanges maritimistes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, pp. 275-283.
- LAVAUD-LETILLEUL V., 2005, « L'aménagement de nouveaux terminaux à conteneurs et le renouvellement de la problématique flux-territoire dans les ports de la Rangée Nord », *Flux*, n°59, pp. 33-45.
- LOPEZ PONTON E., 2006, « L'impact des mesures de sûreté sur le transport de ligne régulière », synthèse n°86, ISEMAR, 4 p. (<http://www.isemar.asso.fr/syntheses/pdf/86.pdf>)
- MOINE A., 2006, « Le territoire comme système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, n°2, pp. 115-132.
- NOTTEBOOM T. & WINKELMANS W., 2001, « Reassessing public Sector involvement in European Seaports », *International Journal of Maritime Logistics*, n°3, pp. 242-259.
- NOTTEBOOM T. & RODRIGUE J.-P., 2005, « Port regionalization : toward a new phase in port development », *Maritime Policy and Management*, Vol. 32, n°3, pp. 297-313.
- OFFNER J.-M., 2000, « Pour une géographie des interdépendances », in : LEVY J. & LUSSAULT M. (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, chapitre 15, Paris, Belin, pp. 217-239.
- OLIVIER D. & SLACK B., 2004, « Epistemological Shift : Toward a Geography of Terminal Operating Firms and Networks », paper presented at the Annual Meeting of the *American Association of Geographers*, Philadelphie.
- PAIXAO A.C. & MARLOW P.B., 2001, « A review of the European Union shipping policy », *Maritime Policy and Management*, Vol. 28, n°2, pp. 187-198.
- PINDER D.A., 1981, « Community Attitude as a Limiting Factor in Port Growth : the Case of Rotterdam », in : HOYLE B.S. & PINDER D.A. (eds.), *Cityport industrialization and regional development*, Oxford, Pergamon Press, pp. 181-199.
- POUSSARD A., 1997, *L'Arc atlantique. Chronique d'une coopération interrégionale*, Rennes, P.U.R.
- SCOTT A.J. (dir.), 2001, *Global city regions. Trends, Theory, policy*, Oxford, Oxford U.P.
- SLACK B., 1999, « Satellite terminals : a local solution to hub congestion ? », *Journal of Transport Geography*, Vol. 7, n°4, Special Issue on Transport Terminals, pp. 241-246.

- SLACK B., 2005, « Terminalisation of ports : an academic question ? », Proceedings of the international workshop on *New generation of port-cities & their role in global supply chains*, december 12-14, Hong-Kong, pp. 20-30.
- SONG D.-W., 2003, « Port co-opetition in concept and practice », *Maritime Policy and Management*, Vol. 30, n°1, pp. 29-44.
- VAN KLINK H.A., 1995, *Towards the Borderless Mainport Rotterdam. An analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*, Amsterdam, Tinbergen Institute, Research Series, 153 p.
- VIGARIE A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, coll. Université, 492 p.