

# Séminaire EMAR

## “ Why are maritime ports (still) urban?<sup>1</sup> ”

(« pourquoi les ports maritimes restent dans les villes? »)

[Peter Hall](#), Professeur,  
Simon Fraser University,  
Vancouver, Canada

Débat animé par Jean Debie (IFSTTAR, SPLOTT)

IFSTTAR, Noisy-le-Grand, 28 juin 2012

Synthèse de la présentation rédigée par David Guerrero, IFSTTAR, SPLOTT

### Résumé

Malgré des profondes transformations de la logistique et du transport maritime, les grands ports à conteneurs restent urbains dans leur grande majorité. Ces derniers consomment de l'espace urbain, trouvent leur main d'œuvre dans les villes et participent à des systèmes de connaissance et d'innovation fondamentalement urbains.

## 1. La plupart des grands ports à conteneurs restent dans les villes

**Historiquement, port et ville étaient étroitement liés** : chaque ville littorale disposait de son port et chaque port avait sa ville portuaire. Ce lien historique a été lourdement transformé au cours des quatre dernières décennies par les évolutions techniques et organisationnelles du transport maritime<sup>2</sup>, dans le contexte de la dernière mondialisation.

Le sort de chaque port est désormais plus dépendant des dynamiques mondiales des opérateurs globaux de transport et de manutention, et le port se déconnecte progressivement de la dynamique locale de la ville portuaire. En outre, le **développement des réseaux « hub & spokes »** dans le transport maritime de conteneurs **a favorisé l'émergence de nouveaux ports éloignés des grandes agglomérations urbaines** (ex. Felixtowe, Laem Chabang). Cette implantation extra-urbaine des ports permet à la fois de s'affranchir des contraintes urbaines (ex. congestion routière, rareté du foncier...) et de se rapprocher des routes maritimes de transport conteneurisé.

Or, force est de constater aujourd'hui que la **croissance** de la plupart de ces

---

<sup>1</sup> Le travail de recherche présenté dans ce séminaire Emar a fait récemment l'objet d'un article Hall, P., Jacobs, W. 2012 « [Why are maritime ports \(still\) urban, and why should policy-makers care ?](#) » *Maritime Policy and Management*, vol. 39, no. 2, p. 189-206

<sup>2</sup> Notamment par l'augmentation de la taille des navires et par la standardisation des modes de conditionnement (ex. conteneurisation).

**ports extra-urbains** a été **très en dessous des prévisions** qui ont justifié leur construction. Dans les trafics de divers et de conteneurs, des ports urbains comme Anvers, Vancouver et Durban continuent à dominer leurs voisins extra-urbains Zeebrugge, Prince Rupert et Richards Bay. Plus généralement, si on regarde la liste des 50 plus grands ports à conteneurs, on constate que la plupart d'entre eux se trouvent dans des agglomérations urbaines très peuplées.

Malgré les coûts et nuisances engendrées par l'activité portuaire en milieu urbain (ex. congestion, pollution), **les ports urbains restent plus attractifs que leurs homologues extra-urbains**. Pourquoi ?

Les modèles traditionnels d'évolution de la ville portuaire (ex. Anyport<sup>3</sup>), trop abstraits, n'apportent pas de réponse satisfaisante à cette question. Des travaux récents réalisés dans le champ de l'économie géographique, apportent des éléments de réflexion permettant de mieux comprendre la relation complexe entre croissance portuaire et croissance urbaine

## **2. La relation entre croissance portuaire et croissance urbaine varie beaucoup selon les territoires et les périodes**

Les relations entre croissance portuaire et urbaine peuvent se résumer avec quatre hypothèses :

- (a) *Port* +  $\rightarrow$  *Urbain* +. La croissance de l'activité portuaire entraîne plus d'activité urbaine. C'est l'hypothèse classique sur les ports de transbordement, selon laquelle les activités de manutention génèrent des emplois dans la ville, des recettes fiscales pour la collectivité locale et de l'activité économique.
- (b) *Urbain* +  $\rightarrow$  *Port* + La croissance de l'activité urbaine entraîne plus d'activité portuaire. La présence d'un marché important à proximité contribue au succès du port.
- (c) *Port* +  $\rightarrow$  *Urbain* -. La croissance de l'activité portuaire entraîne une diminution de l'activité urbaine. Les externalités négatives des ports ont un effet répulsif sur les autres activités urbaines.
- (d) *Urbain* +  $\rightarrow$  *Port* -. La croissance de l'activité urbaine entraîne une diminution de l'activité portuaire. Les activités urbaines investissent les quais de la ville, au détriment de l'activité portuaire.

Ces quatre hypothèses extrêmes permettent de délimiter les combinaisons possibles entre dynamiques portuaire et urbaine. Toutefois, elles n'expliquent pas pourquoi les grands ports à conteneurs restent dans les grandes agglomérations urbaines. Par ailleurs, avec le temps<sup>4</sup> il y a souvent des changements de schéma au sein d'une même ville portuaire.

Les exemples de San Francisco et de Liverpool sont emblématiques du caractère dynamique des relations ville-port. Dans la baie de San Francisco, la

---

<sup>3</sup> Bird J. 1963, *The Major Seaports of the United Kingdom*, Hutchinson, London

<sup>4</sup> Une typologie dynamique est proposée par Hall et Jacobs dans leur article (op. cit.)

création du port a permis à la ville de croître rapidement. Ensuite le port de San Francisco a atteint des limites spatiales et économiques face à la concurrence du port voisin d'Oakland. Le port de San Francisco a par la suite décliné, mais la région urbaine a évolué vers une économie de services avancés (Silicon Valley) et l'ancien front de mer portuaire a fait l'objet d'une reconversion.

**Liverpool est l'antithèse de San Francisco.** A Liverpool la demande d'échanges maritimes s'est essoufflée en raison du déclin de l'économie de la ville, qui n'a pas su se diversifier. Par ailleurs, la désintégration de l'empire britannique (diminution des lignes régulières avec les anciennes colonies) et les grèves de dockers ont contribué au déclin du port, et à sa marginalisation dans le cadre de la conteneurisation.

### **3. Le sort d'un port relève de décisions mondiales... mais aussi locales**

Les collectivités locales ne choisissent pas seules de développer l'activité portuaire. D'autres acteurs mondiaux et locaux interviennent dans le destin d'un port : chargeurs, transporteurs, manutentionnaires, syndicats...

Le choix de l'itinéraire suivi par la marchandise relève des chargeurs et transporteurs, qui essaient de minimiser le coût et de maximiser la fiabilité. Mais les acteurs locaux participent indirectement à ce choix par la construction d'infrastructures de transport et par la mise en place de services adaptés aux besoins des premiers. En d'autres termes, le choix des itinéraires est très influencé par des décisions émanant du niveau local.

### **4. Conclusion et débat.**

La localisation d'un port à l'intérieur d'une agglomération urbaine présente des nombreux avantages. Certains de ces avantages sont facilement identifiables (ex. infrastructure, emploi, services), d'autres le sont moins (ex. réseaux entre acteurs urbains pour l'échange de connaissances). Les ports ne se sont pas libérés de la ville. Ils continuent à se disputer l'espace urbain avec d'autres activités.

#### **Débat**

##### *Le périmètre des agglomérations portuaires*

Les échanges avec la ville ont porté, entre autres, sur des aspects méthodologiques liés à la délimitation des agglomérations urbaines dans l'analyse statistique des relations ville-port. Pour la délimitation des agglomérations P. Hall a utilisé les flux de navetteurs domicile-travail

##### *Les enjeux portuaires ne sont pas uniquement locaux*

L'une des recommandations de P. Hall aux décideurs est de ne pas négliger le lien entre l'activité portuaire et la dynamique du territoire local. Lors des échanges avec la ville, plusieurs participants rappellent que les politiques portuaires et de transport maritime ne peuvent pas être uniquement pensées au niveau local, et qu'elles doivent aussi tenir compte des enjeux nationaux, européens et mondiaux.