

## Séminaire EMAR

### ***The economic geography of advance maritime business services and implications strategic urban policy***

(La géographie économique des services avancés aux entreprises du secteur maritime et ses implications pour la planification urbaine)

**Wouter Jacobs, professeur associé,  
Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA),  
Anvers, Belgique**

Débat animé par Nicolas Raimbault (IFSTAR, SPLOTT)

A l'UPF/ADPF, le 1<sup>er</sup> février 2013

Synthèse de la présentation rédigée par Marion Magnan, IFSTAR, SPLOTT

## **1. Introduction**

Les travaux maritimistes font peu de place à l'étude des services avancés. Inversement, les recherches sur les services avancés ne font pas de distinctions par secteurs. Wouter Jacobs se pose donc la question suivante : où se localisent les services avancés aux entreprises du secteur maritime ?

## **2. Contexte théorique**

Le travail de Wouter Jacobs repose sur deux courants de la géographie économique. Le premier s'attache à décrypter la formation du **réseau des villes – monde** à travers l'étude des liens intra-firmes (Taylor, Rozenblat & Pumain, Sassen, Alderson & Beckfield). Les villes – monde sont celles où se concentrent les services avancés aux entreprises ; elles forment le sommet de la hiérarchie urbaine mondiale. Le second courant s'intéresse aux **économies d'agglomération et aux clusters** (MAR, Porter, Jacobs, Glaeser). Les représentants de ce courant cherchent à montrer que la proximité d'activités de même nature (ex : services avancés) ou appartenant au même secteur (ex : le secteur maritime) est favorable à leur dynamisme économique.

Historiquement, beaucoup de services dans le secteur maritime étaient situés dans les villes – ports comme Amsterdam, Hambourg ou Gênes. La proximité aux activités maritimes et portuaires était un critère essentiel de localisation. Aujourd'hui, quels sont ces critères ? **Les services avancés aux entreprises du secteur maritime sont-ils plutôt situés dans les villes – monde qui concentrent la majorité des services avancés, ou bien sont-ils plutôt situés dans les villes – port où se concentrent les installations portuaires, ou bien encore dans les villes où se concentrent les entreprises maritimes et portuaires ?**

### 3. Méthode et résultats

Wouter Jacobs a repris la méthode GaWC (« *inter-lock method* »). Les liens intra-firmes entre 5000 établissements de services avancés du secteur maritime (assurance, finance, services juridiques, commerce, ingénierie, etc.) répartis dans 2500 villes ont ainsi été mesurés. ***Une liste hiérarchisée des villes où les services avancés du secteur maritime sont localisés a été établie et comparée à la hiérarchie des villes – monde établie par le GaWC.***

Le premier résultat qui en découle est la ***position dominante de Londres*** : tout comme elle domine la hiérarchie des villes – monde, Londres est de loin la ville qui concentre le plus de services avancés du secteur maritime dans le monde. Cette position s'explique par des facteurs à la fois historiques et institutionnels.

Les ***autres résultats majeurs*** sont d'une part le fait que les grandes villes asiatiques (Singapour, Tokyo, Hong-Kong) qui occupent le sommet de la hiérarchie des villes – monde, concentrent aussi beaucoup d'établissements de services avancés du secteur maritime. D'autre part, certaines villes comme Houston, Rotterdam, Panama City ou Pirée, ne sont pas considérées comme des villes – monde dans le classement GaWC mais accueillent en grand nombre ces établissements. Au contraire enfin, des villes où il n'y a pas de port maritime comme Madrid, Paris ou Moscou ont une place structurante au sein du réseau des services avancés du secteur maritime.

Autrement dit, la proximité aux nœuds du transport maritime explique rarement la localisation des services maritimes avancés. La proximité aux services financiers est bien plus importante. Surtout, la géographie des services maritimes avancés semble être tout particulièrement structurée par la proximité aux clients des services maritimes : les firmes (sièges sociaux) du secteur maritime et portuaire. Ces dernières ne sont pas nécessairement localisées dans les villes - monde.

Ces résultats confirment ***une typologie des villes – port en quatre catégories*** comme suit (Jacobs, Ducruet et De Langen, 2010) :

- ***les villes – port mondiales*** : villes qui structurent les flux internationaux de marchandises tout en concentrant les services avancés. Il en existe peu : Singapour, Rotterdam, Hong Kong ou Hambourg en sont quelques exemples ;
- ***les centres de services*** : villes – port qui accueillent un grand nombre de services avancés mais peu de trafic. Certains de ces centres n'ont pas de port du tout.
- ***les centres de chargement*** : villes – port par lesquelles transitent un volume de trafic élevé mais qui accueillent peu de services avancés. Dans cette catégorie on trouve entre autres beaucoup de ports asiatiques (par exemple Shenzhen en Chine) ainsi que les ports de régions minières et les ports de transbordement émergeant comme Pirée ou Limassol.
- ***les villes – port*** : elles sont des nœuds secondaires dans les flux internationaux de marchandises comme au sein réseaux des établissements de services avancés. Exemple : Gdansk, Liverpool, etc.

#### 4. Quelles implications pour les politiques publiques ?

Donc, « si les grands ports concentrent généralement plus d'établissements de services avancés du secteur maritime que les petits ports, les villes où ces établissements sont les plus nombreux ne sont en aucun cas celles qui accueillent le plus de trafic » (Jacobs, Ducruet et De Langen, 2010). ***On n'observe donc pas de corrélation directe entre la localisation de ces établissements et les nœuds du trafic maritime international.*** La proximité aux activités portuaires n'est un critère essentiel de localisation que pour quelques types services (surveillance, inspection, activités juridiques). Pour la majorité des services du secteur maritime, la proximité aux services avancés d'autres natures et aux sièges sociaux de leurs clients (sociétés d'armement, de manutention) est un facteur de localisation dominant. C'est pourquoi ils se localisent en priorité dans les villes – monde.

En termes de politiques publiques, il est donc essentiel de noter que ***les opérations d'extension portuaire ne sont pas synonymes de valeur ajoutée pour la ville.*** Elles n'y entraînent pas nécessairement l'implantation de plus de services avancés. Au contraire les nuisances provoquées par les infrastructures lourdes et les activités portuaires peuvent empêcher le développement d'activités à plus forte valeur ajoutée. Le développement économique des villes portuaires repose donc avant tout sur une politique visant à ***attirer des sièges sociaux d'entreprises maritimes et des établissements de services avancés à ces entreprises.***

#### 5. Transactions et flux de marchandises

La dernière partie de la présentation est consacrée aux nouveaux travaux de Wouter Jacobs qui porte sur ***les acteurs du commerce international de marchandises.*** En se basant essentiellement sur le commerce de vrac, il montre que ***la division des tâches entre investisseurs, négociants, transporteurs et chargeurs est de plus en plus floue*** : chacun cherche à diversifier ses activités et intervient donc à plusieurs étapes de la *supply-chain* (Jacobs et Van Dongen, 2012).

Il prend l'exemple de la ***société Cargill*** : son activité est-elle celle d'un chargeur, d'un négociant ou bien d'un prestataire de service ? Cargill est à l'origine un négociant en produits agroalimentaires. Cependant via sa filiale Cargill ETM, la société devient acteur logistique à toutes les étapes de la *supply-chain*. Elle possède de plus deux sociétés d'investissement que sont ses filiales CarVal et Black River. Wouter Jacobs montre que les choix d'implantation sont très différents en fonction du type d'activité. Donc on observe une ***déconnection spatiale entre les flux de marchandises et les activités marchandes qui y sont liées.***

#### 6. Débat et questions

*Ne faudrait-il pas prendre en compte l'influence de l'activité aéroportuaire dans la hiérarchie des villes – port ?*

Effectivement on observe une correspondance entre la hiérarchie des villes – port et celle des aéroports et celle des grands aéroports internationaux. Par exemple : Londres

Est-ce qu'il ne faudrait pas baser les calculs sur les complexes portuaires plutôt que sur les sites portuaires ?

Par exemple : ne pas dissocier Marseille et Fos, ni Los Angeles et Long Beach. Les résultats ne seraient-ils pas plus représentatifs ?

La difficulté d'une telle méthode est de délimiter le périmètre de certains complexes portuaires. Exemple : Londres

Est-ce qu'il ne faudrait pas distinguer les villes – port en fonction du type de trafic traité (conteneurs ou vrac) ?

En effet certains ports changeraient de catégorie au sein de la hiérarchie et de la typologie de référence. Par exemple le port de Gênes ne fait pas partie de la hiérarchie alors qu'il joue un rôle clé dans le marché du pétrole.

Comme les infrastructures peuvent représenter une nuisance et un frein au développement des services avancés du secteur maritime, faut-il les délocaliser vers des territoires moins développés ?

Pour Wouter Jacobs, chaque activité a une localisation idéale. Par exemple, on ne peut pas implanter de terminal à conteneurs dans le centre de Paris. C'est pourquoi les activités portuaires ne doivent pas s'organiser à une échelle locale mais régionale.

S'il ne faut pas d'infrastructures lourdes dans le centre urbain dense, la métropole doit conserver ses activités portuaires. Elles fournissent un débouché pour la main d'œuvre non qualifiée. Elles permettent aussi d'assurer certains flux urbains comme les déchets.