



Les ports et le transport maritime

César Ducruet, Mattia Bunel

► To cite this version:

César Ducruet, Mattia Bunel. Les ports et le transport maritime. Euzen A.; Gaill F.; Lacroix D.; Cury Ph. L'océan à découvert, CNRS Editions, pp.136-137, 2017, 978-2-271-11652-9. halshs-01614368

HAL Id: halshs-01614368

<https://shs.hal.science/halshs-01614368>

Submitted on 23 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le transport maritime et les ports

In : *L'océan à découvert*, CNRS Editions, pp. 136-137

César Ducruet et Mattia Bunel

Que serait la mondialisation économique sans le transport maritime et les ports ? À l'heure actuelle, plus de 90 % du commerce mondial en volume est transporté par voie de mer, ce qui correspond à environ 70 % en valeur. Adam Smith insistait, dès 1776, sur l'impossibilité d'un voyage terrestre entre Londres et Calcutta et les bénéfices mutuels du vecteur maritime. La « maritimisation de l'économie mondiale », chère à André Vigarité, est un fait qui se retrouve dans nombre d'études récentes sur les effets positifs d'un débouché littoral, de l'efficacité portuaire et sur la baisse des coûts commerciaux des États. Pourtant, les discours actuels sur la connectivité globale privilégient les mobilités quotidiennes terrestres, l'aérien et les télécommunications. Nombre de « villes mondiales » ont délaissé leur port, devenu lointain, mécanisé, polluant, peu lucratif et dévoreur d'espace. Le transport maritime continue malgré tout d'accompagner et de faciliter les changements économiques récents, par son rôle vital pour la mise en réseau du monde.

Permanences et mutations du réseau maritime mondial

L'un des faits les plus marquants de la période contemporaine est la centralisation croissante du réseau autour de grands hubs, avec une accélération depuis les années 1950. La conteneurisation, souvent vue comme une révolution technologique, n'aurait

fait que renforcer cette tendance. La logique coloniale centre-périphérie, prédominante jusqu'à la fin des années 1960, se basait sur des trajets directs et de longue distance entre origines et destinations. L'explosion du transport routier et la mondialisation ont, depuis, favorisé la mise en place d'une logique de transit et de redistribution en rationalisant les escales autour de grands hubs portuaires, sur des segments plus courts et massifiés, en vertu d'économies d'échelle renforcées. Dans ce contexte de plus en plus concurrentiel, les grandes villes maritimes du passé se sont trouvées aux prises avec la réorientation des routes et l'évolution technologique ininterrompue du secteur maritime, allant vers toujours plus de concentration et de spécialisation. La libéralisation du secteur dans les années 1990, à l'instar de l'aérien dans les années 1980, a renforcé cette tendance (accroissement de la taille des navires, grandes alliances armatoriennes), qui a même perduré suite au choc brutal de la crise financière (2008-2009). Cette

dernière motiva toujours plus de massification, de concentration horizontale et à des ajustements techniques (comme le slow steaming) aboutissant à un monde très sélectif de « mega-ships » allant jusqu'à 400 000 mille tonnes de port en lourd et accostant dans des méga-ports, qu'il s'agisse des conteneurs Asie-Europe et Asie-USA ou des vrac Brésil-Chine, par exemple. Pour autant, ces évolutions et bouleversements restent, d'une certaine façon, ancrés sur des structures largement héritées du passé.

En vertu d'une coévolution spatio-temporelle de longue date entre villes et ports de commerce, le rejet en périphérie des terminaux portuaires modernes n'a remis en question ces liens historiques qu'à la marge du système, comme des purs hubs de transbordement pour les conteneurs ou les terminaux vraciers développés sur la base de l'extraction des ressources naturelles proches. Rotterdam, Dubaï, Singapour, New York restent ainsi de

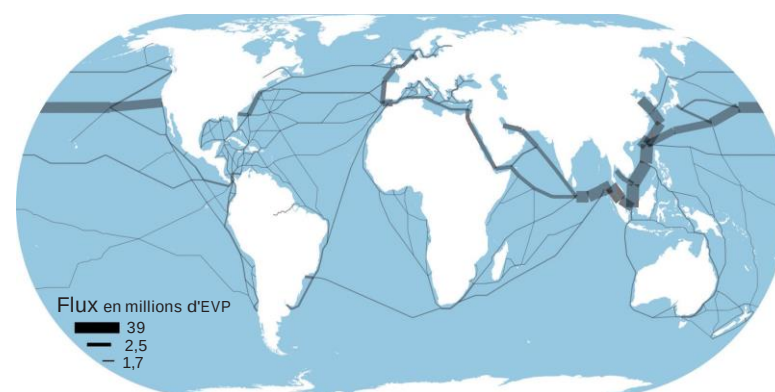


Fig. 1 — Routes maritimes principales conteneurisées en 2015. EVP = Équivalent Vingt Pieds. Réalisation à partir des données Lloyd's List Intelligence.

grandes métropoles maritimes, tout comme Londres, après une phase de repli portuaire en faveur de la City, qui a récemment réintégré en son cœur des terminaux modernes comme le London Gateway géré par Dubai Ports World, le même phénomène étant en cours à Taipei, Jakarta, etc. Ainsi, et sur la base d'une définition élargie du nœud de référence (ville littorale ou intérieure et ses terminaux propres et/ou satellites), les plus grandes villes du monde conservent une forte longueur d'avance sur les autres à plusieurs égards : connectivité mondiale, volume, valeur et diversité des trafics. Ces nœuds multifonctionnels concentreraient même actuellement plus de 80 % du trafic maritime mondial de nos jours.

Visualiser les flux maritimes mondiaux et européens

Très peu de cartes imprimées représentent avec précision la répartition sur le globe de ces flux maritimes depuis une bonne centaine d'années. Si Internet et l'accessibilité accrue aux données radar et satellitaires ont récemment produit de nombreuses visualisations, celles-ci restent statiques et peu analytiques. L'outil Geoseastems fournit cependant une cartographie des flux mondiaux en 2015 à partir de quatre mois complets de navigation des porte-conteneurs. L'importance de l'axe circumterrestre est-ouest desservant la fameuse Triade, États-Unis, CEE et Japon, dépasse de loin celle des liens transatlantiques et nord-sud (figure 1), même si certaines routes secondaires ressortent, comme le flux Australie/Asie du Sud-Est, ou encore le contournement sud de l'Afrique évitant la piraterie somalienne, le coût de passage par Suez et motivé par la rentabilité croissante du commerce intra-BRICS (Brésil, Russie, Inde,

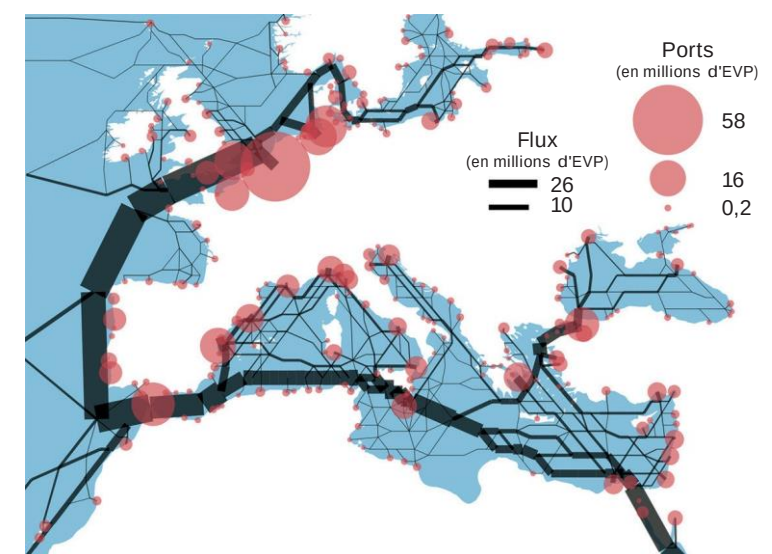


Fig. 2 — Hiérarchie portuaire et principaux corridors maritimes en Europe en 2015. EVP = Équivalent Vingt Pieds. Réalisation à partir des données Lloyd's List Intelligence.

Chine et Afrique du Sud). Le Canal de Panama, élargi et remis en route en juin 2016, pourrait modifier ce schéma global, en permettant de réacheminer une bonne partie des flux touchant la côte ouest de l'Amérique du Nord directement vers la côte est, des ports comme Savannah ayant déjà investi dans des projets d'expansion pharamineux en prévision de ces mutations.

Le zoom sur l'Europe (figure 2) fait nettement ressortir le corridor méditerranéen, segment de l'axe susnommé qui se ramifie timidement au nord et au sud de ses rives, ainsi que vers la mer Noire à partir d'un chapelet de grands hubs. Ce

« cordon ombilical » maritime de l'Europe trouve son aboutissement au Benelux, avec Anvers et Rotterdam comme portes d'entrée principales du continent, contournant au passage la péninsule ibérique, la France et les Îles Britanniques, grâce à un appareillage multimodal, logistique et industriel défiant toute concurrence. Anvers manutentionne environ 60 % du commerce extérieur français ; Rotterdam et Hambourg polarisent chacun respectivement le nord-ouest et le nord-est européens. Ce quasi-monopole semble bien établi, et ce malgré les efforts des pays voisins et de la Commission Européenne en matière d'équité territoriale.

Références bibliographiques

- F. BAHOKEN, C. LAGESSE et C. DUCRUET — *Géo-visualisation des flux maritimes mondiaux*, Les SIG à la carte, Recueil de cartes ESRI France, vol. 13, 2016.
- C. BUCHET (dir.) — *The Sea in History*, Boydell & Brewer, Association Océanides, 2017.
- C. DUCRUET — *La spatialité des réseaux maritimes. Contributions maritimes à l'analyse des réseaux en géographie*, HDR, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 2016.
- GIS d'Histoire Maritime — *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2016.