

LES PORTS EUROPÉENS ET LA MONDIALISATION

La réforme française

Coordonné par
Marie-Madeleine DAMIEN et Jacques MARCADON

LES PORTS EUROPÉENS ET LA MONDIALISATION

La réforme française

L'Harmattan

© L'HARMATTAN, 2009
5-7, rue de l'École-Polytechnique ; 75005 Paris

<http://www.librairieharmattan.com>
diffusion.harmattan@wanadoo.fr
harmattan1@wanadoo.fr

ISBN : 978-2-296-09163-4
EAN : 9782296091634

Hommage à André Vigarié
Fondateur de l'école maritimiste française

Sommaire

André Vigarié, Géographe de la Mer et des ports ;
Jacques Marcadon5

Partie I- Une mutation permanente au rythme de la mondialisation

Chapitre 1- : A.Vigarié et les ports de la Mer du Nord à la
Baltique, mise en perspective
Jacques Marcadon.....11

Chapitre 2- : Zeebrugge ou l'émergence d'une nouvelle porte
océane au cœur du Northern Range,
Jacques Charlier et Valérie Lavaud-Letilleul.....31

Chapitre 3- : Hambourg, renaissance du port hanséate
Marie-Madeleine Damien.....51

Chapitre 4- : Le renouveau portuaire de la Russie en mer Baltique
Pierre Thorez.....83

Partie II- l'exemple des ports français

Chapitre 1- : Tensions, conflits et gouvernance dans les ports de
commerce français (2004-2007)
Eric Foulquier.....97

Chapitre 2- : La maîtrise de l'hinterland, approche de la dimension
territoriale du défi portuaire
Paul Tourret.....119

Chapitre 3- La réforme des ports français de 2008 : un jeu d'échelle
Romuald Lacoste.....141

Chapitre 4- Le fonctionnement du port de Nantes- Saint –Nazaire
aux diverses échelles de son contexte géographique
Jacques Guillaume155

André Vigarié, Géographe de la Mer et des Ports

André Vigarié (1921-2006), havrais de naissance, a eu une carrière universitaire nantaise, il est l'un des rares géographes français contemporains à laisser une œuvre (au sens quantitatif et qualitatif du terme) dans le domaine de la mer et des littoraux axée plus particulièrement sur les ports de commerce, les flottes marchandes, l'aménagement littoral, mais aussi sur la géostratégie des océans. Plus de 300 articles et publications originales principalement en langue française mais aussi dans les revues étrangères, témoignent de sa fine connaissance des choses et des travailleurs de la mer, de ses premiers articles parus en 1950 à son dernier terminé trois jours avant sa disparition.

Il ne sera question ici que de son apport scientifique, l'homme, sa formation ont été présentés par ailleurs. Président de la section des Pays de la Loire de l'institut Français de la Mer (1982-1996), membre de l'Académie de la Marine, son parcours est jalonné de récompenses officielles traduisant la reconnaissance de son activité.

Son apport scientifique porte sur plusieurs domaines thématiques sachant que l'espace d'analyse va de la grande échelle du terminal portuaire à la petite échelle planétaire avec le jeu des acteurs qu'ils soient locaux, régionaux ou mondiaux, armateurs, opérateurs de terminaux, chargeurs, états.

I - Rapide panorama de sa pensée géographique

1) Sa théorisation des concepts notamment ceux de triptyque portuaire, d'équation des coûts de circulation et sa définition d'une méthodologie pour l'étude de l'économie maritime ont distingué son discours scientifique des études menées jusque là. On retrouve ce travail de théorisation dans sa thèse d'état (1964) dans ses ouvrages fondamentaux (1968, 1979), mais aussi dans une série d'articles comme par exemple « la notion d'arrière pays en économie portuaire » (La Porte Océane, 1050, n°68), « l'espace coût de la

nouvelle géographie océanique du monde » (Journal de la Marine Marchande 1973), « Le Havre et l'évolution de la pensée méthodologique en économie portuaire et maritime (Etudes Normandes, 1984, vol 33, n°3) ou encore « Les ports moyens, nature et méthodologie » (La portualita média, CCI de Savone, col. Strumenti 1986, n°4).

2) Sa fine connaissance des ports fondée sur des déplacements à travers le monde se traduit par de nombreuses publications sur les ports européens, naturellement sur les ports français avec une prédilection pour ceux de la Basse Seine et de la Basse Loire, mais aussi sur de littoraux lointains par exemple « l'URSS et sa participation à la vie océanique » (Marine Marchande 1976), « la vie maritime et portuaire de l'Afrique de l'Ouest » (Annuaire de Droit Maritime et Aérien, Nantes, 1977, vol 3), « l'ouverture de la Chine à la vie océanique » (Marine Marchande 1978), « l'Océan Indien dans la circulation maritime mondiale » (Cahiers Nantais, 1982, n° 21), « de l'Indus à l'Amour, l'Asie en développement et la mer » (Journal de la Marine Marchande 1981-1982)...

3) Ses analyses sur les échanges internationaux, illustrées par le livre « Echanges et transports internationaux » dont la première édition date de 1987, l'ont conduit à s'intéresser à la géostratégie des océans. Il étudie le comportement des nations pour défendre leurs intérêts vitaux qui, dans le contexte de la mondialisation, peuvent se répartir sur tous les océans. Par défense il faut comprendre l'utilisation de moyens divers, économiques, politiques diplomatiques, voire militaires. Il est convaincu que l'économie maritime peut aider à la compréhension du monde contemporain, qu'une opération commerciale a toujours plus ou moins une signification politique. Cela explique l'écriture de la « Géostratégie des Océans » en 1990, actualisé cinq années plus tard par « la mer et la géostratégie des nations ». Il publie à plusieurs reprises dans la revue de la Défense Nationale, et ses communications à l'Académie de Marine concernent souvent la géostratégie des océans comme le 8 novembre 1989 où il a traité de « La Méditerranée : mer dangereuse ».

II - Rayonnement et influence

La reconnaissance nationale et internationale acquise par André Vigarié s'explique entre autres par son activité d'expert auprès d'institutions

diverses (DATAR, Commissariat Général du Plan...). Son activité d'organisateur de colloques, séminaires, de conférencier dans des cadres variés (CNUCED, International Association of Ports and Harbors...), et plus particulièrement dans les structures géographiques ; il fut le Président très dynamique de la Commission de la Mer du GNFG Adalberto Vallega, d'un groupe d'études sur la géographie de la mer au sein de l'Union Géographique Internationale, et dont il a été le vice-Président de 1988 à 1992.

L'activité universitaire et extra-universitaire d'André Vigarié a été un combat pour faire avancer la prise de conscience dans notre pays de l'importance de la géographie de la mer et des ports. Il a été professeur de géographie maritime à l'Ecole Navale de 1965 à 1986 et chargé de conférences à l'Ecole d'Administration des Affaires Maritimes à Bordeaux, mais c'est à Nantes où il a fait toute sa carrière de professeur qu'il met en place au fil des années une équipe de maritimistes et littoralistes qui constitue ce qui est devenu le laboratoire Géolittomer, composante d'une UMR du CNRS. Il contribue à faire de Nantes un des pôles français de la recherche dans ce domaine avec au départ en 1976 un DESS qui attire non seulement des géographes, mais aussi des économistes, des juristes, des étudiants de sciences Humaines de la Mer. A l'étranger, il contribue à la création, en 1984 d'un Centre d'Etudes maritimes à Tananarive, puis en 1985 d'un DEA d'Etudes maritimes à Abidjan.

Son activité débordante, ses publications abondantes vont connaître des prolongements avec les étudiants, français et étrangers, qu'il va former et qui soutiendront des thèses, citons par exemple J. Charlier, J.. Guillaume, J. Marcadon. A leur tour ceux-ci devenus universitaires porteront le discours scientifique et formeront de jeunes chercheurs que l'on retrouve désormais dans les universités françaises de Dunkerque à Montpellier et outre-mer notamment en Afrique. Il n'est pas exagéré de dire qu'André Vigarié est le fondateur de l'école française maritimiste de géographie économique portuaire. Plusieurs représentants de cette spécialité ont souhaité, par les contributions réunies ici lui rendre hommage.

Jacques Marcadon
Professeur Emérite, Université de Nantes

Partie I- Une mutation permanente au rythme de la mondialisation

A. Vigarié et les ports de la Mer du Nord à la Baltique, mise en perspective

Jacques Marcadon

Professeur Emérite

Université de Nantes

Laboratoire Géolittomer UMR 6554

Résumé : L'auteur analyse, dans une approche chronologique les publications d'André Vigarié et montre combien les travaux sur les grands ports de la mer du Nord ont été essentiels pour la définition des concepts fondamentaux de la géographie maritime et portuaire. Il montre aussi l'évolution des thématiques dans le cadre de la géostratégie des océans et de la mondialisation.

Abstract : the paper analyses, in a chronological approach the publications of André Vigarié, it demonstrates how the works about the major ports of the Northern Range have been essential to define the fundamental concepts of the maritime and port geography. It also shows the evolution of the themes in the frame of the geostrategy of the oceans and the globalization.

Mots-clés: ports du Northern Range, histoire maritime, triptyque portuaire, géostratégie, mondialisation

Key-word : Northern european ports, maritime history, port triptych, geostrategy, globalization

André Vigarié, né en 1921, Professeur à l'université de Nantes de 1964 à sa retraite en 1986 a publié sur les questions portuaires, maritimes et la géostratégie des océans depuis 1950 jusqu'à son décès en 2006. Ses premières publications à ma connaissance, sont deux articles parus dans la *Revue de la Porte Océane* du Havre en 1950, « Le problème économique de Paris, port de mer » et « la notion d'arrière-pays en économie portuaire ». Ses deux dernières, sont d'une part la communication qu'il a présentée lors du colloque « Identité maritime et évolution du cœur des villes atlantiques, XVI^e-XXI^e siècles » à Saint-Nazaire en juin 2006 « L'autre Loire ou les visages évolutifs de Nantes »

(les Actes de ce colloque sont attendus aux PUR début 2008), et, d'autre part, l'article terminé trois jours avant sa disparition « La politique maritime de l'Autriche, le transit des cinq mers » (*Revue Maritime*, 2007).

Pendant près de soixante ans André Vigarié s'affirme comme la figure de proue de la géographie maritime et portuaire française avec plus de 300 publications au total dont plusieurs, et non des moindres, concernent les ports de la mer du Nord et de la Baltique. L'objectif de cette contribution, à lire comme un hommage d'un de ses élèves, est de montrer l'apport d'André Vigarié sur cette question, un apport qui apparaît d'abord comme un travail d'histoire maritime, mais aussi qui garde toute son actualité, ne serait-ce que sous l'angle des concepts, et pas seulement d'ailleurs, car il sait replacer le développement portuaire au fil des décennies jusqu'en ce début du XXI^e siècle dans le contexte multiscalair des enjeux de la mondialisation, des rapports de puissance et de la géostratégie des océans.

I - La fine connaissance des ports du Northern Range à l'origine de l'apport méthodologique d'A. Vigarié

1) L'apport d'A. Vigarié dans le domaine de l'économie maritime et portuaire

La pensée maritimiste francophone doit beaucoup à A. Vigarié dans la mesure où, en son temps, il a su dépasser les approches statiques existantes, notamment celles de Paul de Rousiers (1904), sur lesquelles se baseront pendant presque soixante ans, des auteurs tels que P.Célérier (1965), A. Perpillou (1964), Benoît et Pettier (1961), Marcel Hérubel (1943). Chez ces derniers on trouve bien l'approche fonctionnelle portuaire, avec les activités d'entrepôt, de transit, l'idée de route maritime, mais il y manque la théorisation et la généralisation qui eussent abouti à en faire un concept méthodologique. A. Vigarié s'imprègne aussi de la pensée des chercheurs étrangers travaillant sur la typologie des ports, sur les sites, sur l'analyse des trafics, sur la modélisation de l'évolution des équipements portuaires: citons les anglais F.W. Morgan (1958), James Bird (1971), le suédois G. Alexandersson (1963), le polonais W.Barczuk (1966). C'est A. Vigarié qui fera la synthèse à partir des conceptions de la *Revue de la Porte Océane* où des auteurs comme Marcel Amphoux (1950) et Max Lemierre (1953), G. Weigend (1955)

jettent les bases méthodologiques de l'étude des horizons marins des ports et des fonctions portuaires d'hinterland. Mais pour A. Vigarié l'école du Havre est trop exclusivement appuyée dans ses conceptions et ses démonstrations sur les structures de fonctionnement du port de l'époque de dépendance océanique principalement. Le travail de recherche dans le cadre de sa thèse sur les grands ports de la Seine au Rhin l'amène à s'intéresser à ce que l'on peut appeler la conception rotterdamoise d'un organisme principalement alors de dépendance continentale. Ses réflexions serviront de fil conducteur aux recherches de ses élèves (J. Guillaume, 1977; J. Charlier, 1981, 1982, 1986; J. Marcadon 1972, 1986, 1988).

Trois mots-clés résument l'apport conceptuel vigarien: la notion de façade portuaire, le concept d'équation des coûts de circulation et celui du triptyque portuaire.

La notion de façade portuaire est au cœur de son travail de thèse, elle se définit comme une famille de ports soumis aux influences déterminantes identiques d'un même arrière-pays et d'un avant-pays océanique suffisamment commun. Cette formulation s'appuie donc sur plusieurs notions qui entrent dans la définition du triptyque portuaire : celle d'arrière-pays et d'avant-pays portuaire. A. Vigarié sera partisan d'une approche fonctionnaliste des hinterlands aboutissant à définir les contours d'un arrière-pays fondamental et des marges de concurrence fondées sur les lignes d'équiprix entre les ports de la façade. L'autre notion complémentaire est celle de l'avant-pays portuaire où l'océan est un espace organisé selon des modalités propres à chaque organisme portuaire en fonction des types d'armements, des combinaisons de lignes régulières, des contacts plus ou moins réguliers de relations lointaines.

Il va théoriser la notion d'équation des coûts de circulation devenue la base de la réflexion sur les hinterlands, les avant-pays portuaires : $C = Tt1 + FP1 + FA + FP2 + Tt2$. Rappelons que $Tt1$ est le prix du transport dans l'arrière-pays d'origine de la marchandise et $Tt2$ dans l'arrière-pays de destination ; FA est le prix réclamé par le navire (fret et assurance) ; $FP1$ et $FP2$ les charges et coût des services portuaires dans le port d'origine et d'arrivée. Cette équation figure en fait le triptyque $T5$, c'est-à-dire deux triptyques emboîtés, que J. Charlier va définir en 1981, prolongeant ainsi le concept de triptyque $T3$ du schéma vigarien tel qu'il apparaît dans l'ouvrage fondamental de 1979. C'est en effet dans une communication lors du colloque national d'Océanologie organisé par A.

Vigarié à Nantes en mai 1981 que J. Charlier, à propos de «la conteneurisation des trafics maritimes sur l'Atlantique Nord» a présenté son schéma sur l'unitarisation et les transports origine-destination. Le concept de port-couloir dérive de cette réflexion du fait des flux conteneurisés qui transitent sans s'arrêter dans les ports.

2) Les espaces portuaires du Northern Range à la Baltique dans les publications d'A. Vigarié : l'apport viking, le mouvement hanséate et la vie portuaire jusqu'au XX^e siècle

Ce sont trois de ses publications fondamentales qui illustrent le mieux la fine connaissance qu'il avait de ces territoires portuaires de la mer du Nord et de la Baltique. Sa thèse d'Etat d'abord « Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin, leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays » soutenue en décembre 1964 à la Sorbonne, et deux livres magistraux « La circulation maritime » (1968) et « Ports de commerce et vie littorale » (1979a) où plusieurs chapitres sont consacrés à la question.

André Vigarié décrit l'européanisation médiévale du commerce de cabotage, montrant le développement des connaissances nautiques, notamment dans la construction des coques des drakkars, et la mise en place du grand négoce portuaire avec une active participation à de grands mouvements d'échanges, ceux liés à l'exploitation des terres finno-scandinaves et de leurs marges, ceux correspondant aux liaisons transisthmiques, aux cheminements eurasiatiques par les fleuves russes. «Le Danemark fait figure de façade, puis de carrefour quand naît l'empire de Knut le Grand; de là l'existence de villes-marchés dont le négoce rayonne sur le Nord»(1968, p 73).

Ce courant nordique est relayé et éclipsé à partir du XII^e siècle par le mouvement hanséate né d'une impulsion venant du continent et de la nécessité d'une circulation à travers les mers bordières : le mouvement prend naissance autour du Pas de Calais avec l'industrie drapante flamande qui gagne l'Angleterre et devient le facteur d'un commerce diversifié au trafic contrôlé par des guildes de marchands dans chaque ville ; des hanses se constituent lorsque ces guildes s'associent pour contrôler le grand négoce. Ce mouvement met en lumière le rôle des ports. Progressivement Bruges regroupe les activités d'échanges en s'appuyant sur Ypres, Lille ; dès le XIII^e et surtout au XIV^e siècle la ligue teutonique supprime les associations flamandes, elle se construit

autour de trois groupements, celui de Hambourg-Lübeck, celui des villes saxonnnes autour de Brême, celui du Rhin moyen (Cologne, Francfort, Mayence). Par d'habiles accords, tout un réseau s'établit qui enserre les mers bordières avec des ports relais comme Londres, Bruges et Anvers. Pendant deux siècles, la Hanse contrôle tout le trafic maritime du Nord et du Nord-Ouest européen, la Baltique est définitivement intégrée à la circulation occidentale. Un versant maritime de l'Europe du Nord-Ouest est alors organisé dont les centres d'impulsion sont répartis du Rhin à la Pologne ; à la structuration portuaire répond l'aménagement de véritables arrière-pays dont les lignes de force sont constituées à l'époque par les réseaux fluviaux.

Les villes portuaires de la mer du Nord développées par la Hanse sont prêtes à tirer bénéfice des grandes explorations ibériques, avec la naissance des bourses et des marchés tropicaux dont la pleine expansion aura lieu plus tard, au XIX^e siècle à l'ère de la navigation à vapeur. Cette histoire, écrit A. Vigarié (1979a p 182) « est celle de la naissance et du renforcement des grandes métropoles de la mer, collectivités humaines dominées par le commerce, dont l'autonomie est séculaire, assez puissante pour s'opposer à leur insertion dans des systèmes politiques terrestres qui étaient contre leur nature ; elles ont tiré des luttes qui en ont résulté un sens de la cité, du devenir collectif, une mentalité de communauté maritime que l'on retrouve encore au plus haut point à Hambourg, Brême, Amsterdam, Rotterdam et Anvers ».

La thèse d'Etat d'A. Vigarié montre comment les incitations liées à la révolution industrielle du XIX^e siècle vont jouer pleinement, la mécanisation et l'essor des flottes marchandes, l'expansion des arrière-pays et de leur besoins d'échanges (en Rhénanie notamment) ; les trafics sont bouleversés par l'apparition et l'essor des pondéreux, le déterminisme plus grand de la dépendance continentale, les aventures coloniales. Les conséquences des deux guerres mondiales et de la grande crise de 1929 surmontés, les villes portuaires du nord-ouest européen vont bénéficier de l'intégration économique de l'Europe (CECA, Marché commun, Union européenne) et de la libéralisation du transit.

3) Les formes de la circulation maritime de l'Europe du Nord-Ouest sont diversifiées en relation avec la géographie.

Ainsi la péninsularité de la Scandinavie se différencie de la linéarité de la façade du Northern Range. Dans le chapitre VII « l'Europe du Nord-