



HAL
open science

Échelles et temporalités des relations ville-port au prisme de l'emploi et du développement socio-économique local : bilan et retour d'expérience

César Ducruet

► **To cite this version:**

César Ducruet. Échelles et temporalités des relations ville-port au prisme de l'emploi et du développement socio-économique local : bilan et retour d'expérience. Alexis N'Guessan; Akou Loba. Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires, EMS Editions, pp.15-22, 2018, 978-2-37687-256-6. halshs-01952045

HAL Id: halshs-01952045

<https://shs.hal.science/halshs-01952045>

Submitted on 11 Dec 2018

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.

Échelles et temporalités des relations ville-port au prisme de l'emploi et du développement socio-économique local : bilan et retour d'expérience

César Ducruet, Directeur de Recherches CNRS

UMR 8504 Géographie-cités, 75006 Paris, France

cdu@parisgeo.cnrs.fr

Version beta de la leçon inaugurale publiée dans l'ouvrage suivant : N'Guessan A. et Loba A. (dir.) (2018) Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires. EMS Editions, pp. 15-22.

1. Introduction

Douze ans déjà se sont presque écoulés depuis qu'alors jeune docteur l'un de mes premiers articles en anglais faisait la remarque suivante : « *la question des relations ville-port est ancienne, mais elle manque encore de réponses* » (Ducruet et Lee, 2006). Ce positionnement scientifique faisait écho aux travaux de Madeleine Brocard (1988) sur cette question, car si les réponses ont abondé depuis, « *l'on dispose aujourd'hui de nombreux exemples de relations ville-port, mais l'on n'a pas beaucoup avancé sur les concepts sous-jacents, sur leur validité dans le temps* » (Brocard, 1995). Cette leçon inaugurale propose ainsi plusieurs pistes de réflexion tout en faisant un bref état des lieux des connaissances sur ce sujet, avec la « force de travail » ou du moins l'emploi, et plus largement la valeur ajoutée, comme question principale. En quoi les villes portuaires sont-elles différentes des autres villes, et au-delà, en quoi les villes non-portuaires sont-elles maritimes ? Comment a-t-on progressé dans la compréhension des mécanismes de la coévolution ville-port, tant sur le plan quantitatif que qualitatif ? Quels sont les enjeux nouveaux qui se posent pour les villes portuaires du monde entier, à la lumière du récent « *retour du port dans la ville* » (El Hosni, 2017) et des initiatives qui se multiplient tant du côté des acteurs que de celui des chercheurs ?

2. La dimension conceptuelle : qu'est-ce qu'une ville portuaire hier et aujourd'hui ?

Les géographes des années 1960-1990 observèrent et modélisèrent l'effacement progressif de la fonction portuaire, surtout dans les grandes villes, pour de multiples raisons : croissance du commerce, difficulté d'accroître la superficie du port au centre-ville pour manutentionner ces flux, diversification fonctionnelle de l'économie urbaine et tensions autour de l'utilisation du sol (rente foncière) au niveau de l'interface ville-port et du « *waterfront* », libéralisation du secteur maritime et révolution de la conteneurisation menant à des stratégies d'acteurs globaux de plus en plus puissants (compagnies maritimes, intégration verticale avec la logistique et le transport multimodal) poussant à plus de concurrence portuaire, de recherche de terrains à bas prix pour la création de nouvelles infrastructures hors des villes congestionnées, de mise en place de systèmes « *hub-and-spokes* » favorisant les localisations optimales le long des routes maritimes majeures aux dépens des routes anciennes et traditionnelles plus ramifiées, etc.

Et pourtant, la CNUCED (2016) ne cesse de rappeler l'importance massive du transport maritime pour le commerce mondial, soit au moins 80% en volume, dont 70% en valeur pour le seul segment conteneurisé. Mais à quel prix ? Il semblerait que le concept de « ville portuaire » ait été remis en question de par le fait que les villes sont devenues davantage des contraintes ou freins que des avantages à la fluidité recherchée des flux origine-destination parcourant la planète. Le port est devenu synonyme de problème environnemental (pollution sonore, visuelle, industrielle), social (déliquescence de l'emploi portuaire, baisse de la valeur ajoutée des flux, technicisation du secteur), et économique (faible attractivité des ports envers les autres secteurs, rétention des emplois qualifiés dans les villes plus « centrales » dont celles non-portuaires). D'ailleurs, la plupart des travaux académiques sur les ports en économie, gestion, et recherche opérationnelle n'accordent aucune importance à la présence du port dans une ville. Les exemples abondent : la municipalité de Manille aux Philippines décida en 2014 d'interdire aux camions la circulation urbaine à cause de la congestion engendrée, faisant perdre des « millions de dollars » à l'économie nationale par ce blocage, Manille étant à la fois la plus grande ville (capitale) et le plus grand port du pays. Avant la création du nouveau port de Busan, en Corée du Sud, la municipalité prélevait une « *container tax* » sur chaque poids lourd traversant la ville en se mêlant à la mobilité automobile quotidienne et endommageant par-là la voirie urbaine.

Les évolutions récentes des villes portuaires nous amènent à repenser ce concept de plusieurs façons imbriquées :

- Echelle d'analyse : passer de l'interface ville-port à l'agglomération étendue (*city-region* en anglais) afin de mieux saisir en quoi la séparation physique et spatiale ne remet pas forcément en question la relation fonctionnelle, la ville continuant de commercer via des terminaux plus ou moins proches mais hors de son périmètre juridique ;
- Analyses comparatives : dépasser la monographie en vue de mettre en parallèle des structures et dynamiques convergentes ou divergentes d'une ville portuaire à une autre, comme dans la série d'études synthétisée par l'OCDE récemment (Merk, 2013) ;
- Comparabilité : repenser et relativiser la séparation ville-port en termes de cycles et de différenciation régionale (Lee et al., 2008), les temporalités et rythmes d'évolution n'étant pas les mêmes d'un continent à un autre ;
- Rétroaction : intégrer les dynamiques récentes comme celle du « *retour du port dans la ville* » (El Hosni, 2017) observé à Londres, Jakarta, Taipei, Osaka et Tokyo, qui est appelé à devenir un nouveau modèle ou du moins une nouvelle phase des relations ville-port encore sous-estimée ;
- Continentalisation : considérer les villes non-portuaires comme des villes maritimes en dépit de leur distance à la mer via le transport terrestre, toute ville étant plus ou moins approvisionnée et dynamisée par le transport maritime à des degrés divers (Mexico City, Paris, Madrid, Atlanta, Moscou).

3. La dimension empirique : que reste-t-il des amours ville-port ?

Plusieurs travaux récents abondent dans le sens d'une permanence ou d'un renouvellement des relations ville-port, de façon quantitative ou qualitative. Le croisement de données régionales sur l'emploi par secteur d'activité et sur les trafics portuaires par types de marchandises permet de révéler d'intéressantes interdépendances entre la spécialisation des flux portuaires et la spécialisation socio-économique des régions abritant ces ports (Ducruet et al., 2015). La même étude trouva d'intéressantes correspondances entre le type de région portuaire et la nature des politiques

d'aménagement et de développement socio-économique (Ducruet et Itoh, 2016). La dimension historique (1890-2010) confirma une baisse de corrélation population/trafic dans le monde au niveau des villes portuaires proprement dites, mais une hausse de cette corrélation au niveau des aires urbaines élargies, côtières ou intérieures, desservies par des terminaux distants (Ducruet et al., 2018). Si d'autres études ont démontré la permanence d'une symbiose ville-port en Asie particulièrement, il est cependant admis que les « *hubs de transbordement* » ne génèrent que peu de croissance urbaine et économique localement (Slack et Gouvernal, 2015). Pourtant, les villes littorales continuent de fournir aux ports des externalités positives, souvent ignorées, en termes de communauté d'intérêts, d'expérience dans le *trading*, de réseau d'acteurs locaux, ce qui peut varier d'un lieu ou d'un pays à un autre en fonction des traditions locales (Hall et Jacobs, 2012). En effet, les relations ville-port sont fondamentales mais devraient être abordées avec plus de finesse et de « délicatesse » (Hesse, 2013) tant elles sont complexes et contradictoires d'un lieu à un autre.

4. Discussion et ouverture : quel avenir pour le travail portuaire dans la ville ?

4.1 Un bilan en demi-teinte

Suite aux discussions et pistes évoquées ci-dessus, il semble impératif d'ouvrir le débat ville-port à d'autres approches récentes ayant plongé plus avant au cœur de la question au niveau intra-urbain, dans un premier temps. Il s'agit par exemple de l'étude de l'émergence de start-ups à l'interface ville-port comme à Montréal et Rotterdam (Witte et al., 2017), des territoires portuaires sous l'angle de l'écologie industrielle (Cerceau et al., 2014), des réseaux de firmes industrielles à travers l'interface ville-port comme à Gand et Amsterdam (Van den Berghe, 2017), des réseaux d'acteurs privés et publics faisant émerger une communauté portuaire sous l'angle des réseaux sociaux (Hackenberg, 2013), de l'interconnexion entre réseau maritime et réseau terrestre mondiaux¹, ou encore de l'importance de ports situés dans des pays tiers pour des villes intérieures comme Anvers, premier port de France et de Paris. Ce dernier cas est d'ailleurs éclairant à bien des égards.

Ainsi la « croissance verte » attire un nouvel emploi dans les villes portuaires, non directement associé à la manutention ou à la logistique, au niveau micro, comme les 750 emplois bientôt générés par l'installation d'éoliennes offshore au port du Havre. Mais au niveau macro, ces avancées pourront-elles compenser les effets de la concurrence portuaire féroce qui s'exerce le long du Range nord-européen du Havre à Hambourg ? Combien d'emplois sont-ils perdus (ou non-crés) au Havre en raison de la célèbre « fuite de trafic » vers le Benelux, qui oriente l'entrepôt et le stockage au Nord-Est de l'Île-de-France et constitue « l'un des corridors logistiques européens les plus denses mais le moins connu et étudié » (Ducruet, 2014). En quoi la construction du Canal Seine-Nord résorbera (au profit de l'axe Seine) ou accentuera-t-il (au profit d'Anvers) cette tendance ? Or les données précises sur les flux terrestres sont manquantes ; les cargaisons débarquées à Anvers (dont certaines destinées à arriver au Havre par camion) sont considérées commerce intra-européen après leur départ vers la France. Plusieurs solutions incongrues : compter un à un voire interviewer chaque camion traversant la frontière, placer des capteurs GPS sur chacun d'eux ? Une solution impossible : mettre la main sur les données confidentielles des transporteurs et/ou clients (importateurs surtout) pour reconstituer l'ampleur des dégâts, qui atteint, selon les estimations, entre 30 et 60% du commerce extérieur français. A une échelle intermédiaire, entre micro et macro, la rétention des emplois qualifiés par la région capitale française dans le secteur maritime rajoute à ce bilan inquiétant. Pourtant,

¹ www.world-seastems.cnrs.fr

l'intermodalité, les procédures douanières, la croisière, les réformes et le système de la TVA à l'import progressent et semblent donner au Havre, au terme de ses 500 ans d'existence, un souffle nouveau.

On continue dans le monde entier de s'inquiéter de la sous-qualification de l'emploi des régions et villes portuaires, les salaires des travailleurs portuaires étant aux Etats-Unis inférieurs à la « moyenne » (Grobar, 2008 ; Hall, 2009), de l'arrivée des très sélectifs *mega-ships* mais surtout de celles des navires autonomes, sans équipage, une fois la mode des « grues sans portier » déjà devenue un modèle largement répandu. Pour maintenir ou redonner la vie aux ports et villes portuaires, ces « soldats sur le front de la mondialisation », il est impératif de réfléchir à plusieurs échelles et à la transposabilité des mécanismes et des solutions d'un lieu à un autre, ainsi qu'à travers l'histoire. Le présent ouvrage va dans ce sens et aura certainement un impact sur notre façon de comprendre cette problématique durable au sens propre et figuré.

4.2 « C'est la faute des dockers »

Il est important à la communauté des chercheurs de conserver un esprit critique par rapport aux discours des « acteurs » à qui l'on a voulu donner tant d'importance aux dépens des analyses quantitatives passées de mode en géographie. L'honneur qui m'est fait d'introduire ce livre me motive ainsi à livrer à notre communauté quelques anecdotes en guise d'ouverture, qui ont marqué mon parcours scientifique lors de mes épisodiques contacts avec le « monde réel ».

En 2004 dans le cadre du projet du consortium IRSIT coordonné par Madame Brocard à l'Université du Havre, Arnaud Lemarchand, professeur d'économie, démontrait lors d'une séance de restitution des résultats du projet que l'augmentation du trafic portuaire ne conduisait pas automatiquement à celle de l'emploi local, bien au contraire, c'était plutôt même le contraire. Le 2nd du Port Autonome du Havre se leva rouge de colère pour protester que ces résultats étaient faux : « Port 2000 va créer et attirer de l'emploi dans la région, vous n'avez pas le droit de conclure à ces résultats ». La DATAR avait pourtant publié les premiers résultats d'Arnaud Lemarchand (2000), ayant plus de recul sur la question. Seconde anecdote. En 2014, le CEREMA me demanda très aimablement d'animer la table ronde clôturant la première journée des quatrièmes « Assises du port du futur » à Paris², où notamment étaient présents des représentants de l'Union des ports français, de la Commission Européenne, du Port de Rotterdam et de celui de Los Angeles. J'orienta intentionnellement le débat sur des questions fâcheuses et m'adressa en premier à Géraldine Knatz, directrice du port de L.A. : « vous devez savoir qu'un à deux tiers du commerce extérieur français est détourné via le Benelux ? », lui demandant au passage comment les ports étatsuniens de la côte ouest faisaient en cas de fuite de trafic via le Canada et son fameux « Asia-Pacific Gateway Initiative » à Vancouver. Elle me répondit dans hésiter « on se donne rendez-vous à Washington et on y hurle, on casse tout tant que le problème n'est pas résolu ». A ma remarque « tiens, et en France, on fait comment alors ? », le représentant de l'Union des Ports Français se leva rouge de colère en argumentant que « dans une Europe ouverte, il est normal et très bien que les industriels et logisticiens puissent choisir librement leur port de préférence, les frontières ont disparu ». Afin d'ajouter un peu de piment à cette situation quelque peu tendue, je fis remarquer non sans sourire moqueur qu'en Chine, des lois récentes obligent les même industriels et logisticiens à utiliser le port le plus proche, pour réduire la congestion des grands ports et le camionnage inutile et polluant. Silence dans la salle.

Troisième et dernière anecdote à multiples facettes : il arrive à HAROPA d'inviter des chercheurs étrangers pour lui expliquer ce qu'est un bon port, payant au passage la prestation agréementée d'un

² <http://www.cerema.fr/assises-du-port-du-futur-2014-port-of-the-future-a268.html>

voyage de terrain au Benelux ; au Grand Port Maritime du Havre de mettre au placard ceux qui même au niveau de la direction oseraient s'attaquer aux mauvaises habitudes des transitaires à faire passer les flux par Anvers au lieu du Havre ; aux retraités des Douanes françaises d'ouvrir une entreprise de transitaire, motivés par les bénéfices de la TVA à l'import ; au Premier Ministre, ex-Maire du Havre, d'organiser en 2017 les Assises de l'économie de la mer sans inviter aucun chercheur du CNRS ou du monde académique en général qu'il s'agisse d'un spécialiste de l'écologie sous-marine ou encore moins d'un économiste spécialiste de l'impact local des ports ; enfin à la CMA-CGM de ne pas daigner répondre à notre invitation au salon « Innovatives SHS » organisé par le CNRS à Marseille en mai 2017.

« Nous étions au top dans les années 1950 » nous expliquait le directeur du Port de Rouen en 2010 lors d'une visite organisée par l'OCDE dans le cadre de leur étude sur la compétitivité de l'axe Seine (voir Merk, 2011), ce à quoi je faisais remarquer que la Corée du Nord était le second pays le plus industrialisé d'Asie après le Japon dans les années 1960 ; « il m'est impossible de vous fournir une mesure aussi vague soit-elle du volume ou de la valeur du commerce français passant par Anvers quel que soit le budget que vous y mettez » m'annonçait tristement le plus grand consultant portuaire du monde, Port Expertise ; ; « ne t'inquiète pas, ici, tu peux dire ce que tu veux sur les problèmes portuaires, la bureaucratie, l'inefficacité : ils ne t'écoutent ni te lisent même pas » m'avouait une collègue algérienne de longue date ; « dans les années 1960-1970, le problème principal expliquant le retard subséquent des ports français était la médiocrité de la langue anglaise combinée à un mauvais aménagement des terminaux, Anvers étant alors déjà l'intermédiaire incontournable pour l'accès à ce qui se passe dans le monde du shipping et du commerce mondial, alors que pourtant les dockers français étaient bien meilleurs que les anversoises » se rappelait Jean-Claude Morel lors d'un entretien mémorable (Morel et Ducruet, 2015) ; « pour les ports français le problème numéro un c'est les grèves de dockers » m'ont dit à peu près tous les industriels, logisticiens, et autres acteurs de la « supply chain » à chaque discussion.

A nous, chercheurs et experts, de dépasser les frontières injustifiées mais réelles entre la science et le reste de la société. Un long chemin reste à parcourir.

Bibliographie

Brocard M. (1988) Les relations fonctionnelles entre le port et la ville. *Proceedings of the First Annual Conference of the International Association Cities and Ports*, Le Havre, p. 69.

Brocard M., Cantal-Dupart M., Bonillo J.L., Lelarge P. (1995) Construire la relation ville-port : modèles, formes, activités, acteurs, In : *Vivre et Habiter la Ville Portuaire*, Plan Construction et Architecture, Cité-Projets, Actes du Colloque, pp. 362-367.

Cerceau J., Mat N., Junqua G., Lin L., Laforest V., Gonzalez C. (2014) Implementing industrial ecology in port cities: International overview of case studies and cross-case analysis. *Journal of Cleaner Production*, 74(1) : 1-16.

CNUCED (2016) *Etude sur les transports maritimes*. Genève : Nations Unies.

Ducruet C. (2014) Les ports de l'hexagone vont-ils rester en rade ? *Atlas de la France et des Français*, La Vie / Le Monde, pp. 62-63.

Ducruet C., Cuyala S., El Hosni A. (2018) Maritime networks as systems of cities: the long-term interdependencies between global shipping flows and urban development (1890-2010). *Journal of Transport Geography*, 66: 340-355.

- Ducruet C., Itoh H. (2016) Regions and material flows: Investigating the regional branching and industry relatedness of port traffic in a global perspective. *Journal of Economic Geography*, 16(4): 805-830.
- Ducruet C., Itoh H., Joly O. (2015) Ports and the local embedding of commodity flows, *Papers in Regional Science*, 94(3): 607-627.
- Ducruet C., Lee S.W. (2006) Frontline soldiers of globalisation: Port-city evolution and regional competition. *Geojournal*, 67(2): 107-122.
- El Hosni A. (2017) *Le Retour du Port dans la Ville*. Sarrebruck: Editions Universitaires Européennes.
- Grobar L.M. (2008) The economic status of areas surrounding major U.S. container ports: Evidence and policy issues. *Growth and Change*, 39(3): 497-516.
- Hackenberg K. (2013) *La Communauté Portuaire – Le Mode de Gouvernance d’un Port Mondial au XXIème Siècle*. Sarrebruck: Editions Universitaires Européennes.
- Hall P.V. (2009) Container ports, local benefits and transportation worker earnings. *Geojournal*, 74(1): 67-83.
- Hall P.V., Jacobs W. (2012) Why are maritime ports (still) urban, and why should policy makers care? *Maritime Policy and Management*, 39(2): 189-206.
- Hesse M. (2013) Cities and flows: re-asserting a relationship as fundamental as it is delicate. *Journal of Transport Geography*, 29: 33-42.
- Lee S.W., Song D.W., Ducruet C. (2008) A tale of Asia’s world ports: The spatial evolution in global hub port cities, *Geoforum*, 39(1): 372-385.
- Lemarchand A. (2000) *La dynamique des ports: mesures de la valeur et des emplois, emplois et valeur des mesures*. Paris: DATAR.
- Merk O. (2013) *The Competitiveness of Global Port-Cities*. Synthesis Report, Paris: OECD.
- Morel J.C., Ducruet C. (2015) Interview - The man who brought containerisation to Europe. *Portus Online*, 29 : <http://portusonline.org/fr/interview-the-man-who-brought-containerisation-to-europe/>
- Slack B., Gouvernal E. (2015) Container transshipment and logistics in the context of urban economic development. *Growth and Change*, 47(3): 406-415.
- Van der Berghe K. (2017) The relational geometry of the port-city interface. Case studies of Ghent, Belgium, and Amsterdam, The Netherlands. Paper presented at the RSA Annual Conference, Dublin, 4-7 June.
- Witte P., Slack B., Keesman M., Jugie J.H., Wiegman B. (2017) Facilitating start-ups in port-city innovation ecosystems: A case study of Montreal and Rotterdam. *Journal of Transport Geography*, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.03.006>