



**HAL**  
open science

# L'importance des petits ports dans un monde maritime en mutation

Arnaud Serry

► **To cite this version:**

Arnaud Serry. L'importance des petits ports dans un monde maritime en mutation. *Géotransports*, 2024, 21, <https://www.geotransports.fr/num%C3%A9ro-21-2024>. hal-04671756

**HAL Id: hal-04671756**

**<https://normandie-univ.hal.science/hal-04671756v1>**

Submitted on 26 Aug 2024

**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.

## EDITORIAL

---

### L'IMPORTANCE DES PETITS PORTS DANS UN MONDE MARITIME EN MUTATION

---

Les petits ports, souvent éclipsés par leurs homologues plus grands, y compris dans le monde de la recherche, jouent pourtant un rôle crucial et complexe dans le paysage maritime mondial. Alors que la littérature scientifique et les politiques portuaires se concentrent majoritairement sur les grands ports, il est essentiel de redécouvrir et d'analyser la dynamique unique et les défis spécifiques des petits ports. Les articles que nous présentons ici sont issus du colloque DEVPORT tenu au Havre en octobre 2023<sup>1</sup>.

Cette édition prolongeait les réflexions de la communauté de recherche engagée dans plusieurs projets ainsi que dans la stratégie nationale de recherche portuaire. En effet, à la suite d'un questionnement sur les ports moyens, il est apparu que la production scientifique relative aux ports petits ou moyens (ports territoriaux) restait largement minoritaire, voire insuffisante. Le colloque se proposait donc de pallier en partie cette carence en proposant un lieu d'échange. La question de la définition de ces ports « plus petits » est déjà un enjeu. En effet, même si un large éventail de moyens permet de les définir, principalement autour de critères quantitatifs (manifestation physique de certaines infrastructures, tonnage, l'étendue des infrastructures...), la diversité des situations pousse à approfondir cette réflexion. Au sein de la taxonomie statistique de l'UE, les autorités portuaires qui gèrent un volume annuel de marchandises inférieur à 10 millions de tonnes sont appelées petits ports, et les autorités portuaires qui gèrent annuellement entre 10 et 50 millions de tonnes

de marchandises sont des ports de taille moyenne. On peut cependant se demander si ce seuil, repris par l'ESPO (European Sea Port Organisation) et selon lequel les petits ports traitent des cargaisons ne dépassant pas 10 millions de tonnes par an, est réellement pertinent. La question de la taille d'un port est toujours dépendante de sa localisation côtière, de son ouverture tant sur l'océan que sur l'arrière-pays, mais également au contexte économique et politique : la différenciation régionale influence la question très relative de la taille d'un port et par conséquent la classification des grands, moyens et petits ports. Par exemple, ce qui est petit dans l'espace méditerranéen peut être qualifié de moyen dans la région baltique et les petits ports peuvent être d'une grande importance régionale.

Si le tonnage est certainement l'instrument le plus utilisé, ce procédé possède également ses propres limites comme l'absence de prise en compte de la valeur ajoutée d'une marchandise. Un critère institutionnel peut-être mobilisé, puisque souvent les ports de grande taille relèvent de tutelles nationales et que les moins importants sont administrés au niveau local. Une telle définition ignore cependant les diversités spatiales, ou nationales, comme la présence de ports privés, ou encore le rôle parfois majeur de la juridiction municipale. Cette diversité d'appréhensions et de définitions se retrouve d'ailleurs dans la diversité de la terminologie utilisée pour désigner ces ports. Ainsi, les acteurs portuaires évitent d'utiliser le terme de petits ports jugé péjoratif. En France, ils lui préfèrent l'appellation de ports

---

<sup>1</sup> Colloque international DEVPORT 2023 : « *Quelle place pour les ports territoriaux dans le système maritime de demain ?* », Le Havre, 4-5 octobre 2023

territoriaux qui trouve par contre très peu de résonance à l'extérieur de nos frontières. Aussi, l'expression « port secondaire » (ou moyen) est largement utilisée mais, comme de multiples publications le rappellent, d'un point de vue scientifique celle-ci désigne des objets portuaires d'ampleur supérieure à ceux étudiés dans les pages suivantes. Pour ces différentes raisons, ce numéro utilise la terminologie petits ports et s'intitule « Les petits ports : enjeux régionaux et globaux ».

Lors du colloque, il a été rappelé que même si les ports majeurs s'affirment comme un élément fondamental du transport maritime et que les plus grands ports maritimes, aux forts tonnages, sont au cœur des questions de recherche, les ports de taille moyenne et/ou aux plus faibles trafics sont nécessaires pour supporter l'augmentation prévue du trafic maritime. Ils doivent donc être intégrés aux questions de recherche, notamment en France qui dispose sur ses côtes d'un chapelet de ports petits ou moyens qui jouent un rôle important pour le cabotage et la desserte des territoires. Ces ports territoriaux, le plus souvent décentralisés, et/ou gérés plutôt localement, constituent un ensemble de ressources d'activité et d'emplois pour leurs territoires de proximité. Ils ouvrent des possibilités pour d'autres réseaux d'acheminement et la mise en œuvre de logistiques plus sobres en émissions. Des trajets plus courts ou des supports moins énergivores parce que moins « massifs » peuvent alors être envisagés. Ils sont en cela potentiellement porteurs d'innovations. Ces ports repensent régulièrement leurs stratégies pour accompagner la transformation des activités industrielles implantées sur le domaine portuaire. Certaines sont fortement liées à la transformation et à l'exploitation de matières premières fossiles et cherchent à compenser de potentielles baisses de trafics conventionnels de vrac solides et liquides en développant des trafics alternatifs et de nouvelles activités. Cela se traduit par la mise en service de nouveaux services (i.e. rouliers, conteneurisés, colis lourds, croisières) ainsi que par le développement d'activités industrielles en lien avec de la transition écologique : énergies marines, recyclage des déchets, écologie industrielle, économie circulaire...

Ainsi, les cinq articles offrent un éclairage précieux sur la diversité et l'importance de ces infrastructures souvent négligées.

### **(Re)définir la notion de « Petit port »**

Tout d'abord, l'article « *Quelle place pour les petits ports de mer dans le réseau maritime ? Une étude de cas en mer Adriatique à l'aide des données AIS* », écrit par **Arnaud Serry** (Université Le Havre Normandie), explore la complexité de la définition d'un petit port, en soulignant que cette définition est souvent contextuelle et relative. À travers une étude de cas des petits ports conteneurisés en mer Adriatique, il met en lumière leur connexion essentielle aux grands hubs par des services de *feeder* et le rôle crucial des compagnies maritimes locales. Cette analyse révèle la nécessité de considérer les spécificités régionales et les stratégies des acteurs locaux dans l'étude des petits ports. En somme, cet article démontre que les petits ports ne sont pas simplement des versions réduites des grands ports, mais sont aussi des acteurs dynamiques aux rôles bien définis et évolutifs dans le transport maritime global.

### **Les ports intermédiaires de la Méditerranée : un équilibre essentiel**

**Ronan Kerbiriou** et **Laurent Lévêque** (Université Le Havre Normandie) proposent un article intitulé « *Mesurer la diversification portuaire : les ports intermédiaires en Méditerranée* ». Ils se penchent sur l'espace méditerranéen, une région stratégique pour le commerce maritime international, et proposent un cadre méthodologique pour la caractérisation des ports intermédiaires. En analysant les escales des différents types de navires et en combinant des données AIS avec des observations empiriques, l'article montre que ces ports jouent des rôles multifonctionnels essentiels. Ils agissent comme des nœuds de desserte maritime, répondant à des besoins variés tout en s'intégrant dans des réseaux maritimes complexes. La méthodologie proposée offre une nouvelle perspective pour évaluer l'importance des ports intermédiaires dans la région méditerranéenne, soulignant leur contribution indispensable à l'économie maritime.

### **Croisières : entre opportunités économiques et pressions environnementales**

Le troisième article s'intéresse également à la mer Méditerranée : « *La croisière en Méditerranée : un levier de développement pour les ports secondaires ? Le cas des villes-ports espagnoles, françaises et monégasques* ».

**Mariantonia Lo Prete, Catherine Roche, Axelle Dubois, Philippe Chagnon** (Université du Littoral

Côte d'Opale) et **Romuald Lacoste** (CEREMA) examinent l'industrie des croisières en Méditerranée, un secteur en pleine croissance mais aussi en pleine controverse. Face aux externalités négatives telles que la pollution et la pression sur les milieux naturels, certaines grandes villes portuaires ont commencé à prendre leurs distances vis-à-vis de ce marché. En revanche, les petits ports restent majoritairement ouverts à l'accueil des navires de croisière pour des raisons économiques. Cette divergence souligne la nécessité pour les politiques publiques de s'adapter et de prendre en compte la diversité des réalités locales. La contractualisation environnementale apparaît comme une solution pour concilier développement économique et durabilité environnementale.

### **Le développement logistique : le cas du port de San Pedro**

L'article d'**Hokouassi Kouassi Juste Brou et Atsé Alexis Bernard N'Guessan** (Université Félix Houphouët Boigny) nous emmène en Côte d'Ivoire, où le port de San Pedro, malgré des investissements importants, n'a jamais atteint son plein potentiel (« *Contribution de l'armature logistique au développement des activités dans un port territorial sur la Côte Ouest Africaine : le cas de San Pedro en Côte d'Ivoire* »). L'article met en évidence les insuffisances de l'armature logistique du port, tout en soulignant son rôle dans les activités portuaires. Ce cas illustre les défis auxquels sont confrontés les petits ports dans les pays en développement, où l'infrastructure logistique est souvent le maillon faible. Pour que ces ports puissent jouer un rôle significatif dans le développement économique régional, il est crucial d'améliorer leur logistique et leur intégration dans les réseaux de transport nationaux et internationaux.

### **Les ports ukrainiens du Danube : transformation en temps de guerre**

Enfin, l'article d'**Ivan Savchuk** (UMR 8504 Géographie-cités) porte sur « *La guerre : un impact positif des ports ukrainiens du Danube ?* ». Il aborde ces ports ukrainiens du Danube, qui ont vu leur rôle radicalement transformé par l'agression russe de 2022. De petits ports locaux, ils sont devenus des portes d'accès essentielles pour l'Ukraine, grâce à leur localisation stratégique sur le fleuve transfrontalier. Cette transformation souligne comment des crises peuvent modifier les dynamiques portuaires et ouvrir de nouvelles opportunités pour

des infrastructures auparavant marginalisées. La question demeure néanmoins de savoir si ces ports conserveront leur nouveau rôle après la guerre, dépendant largement de l'évolution de la situation géopolitique et de la stabilité régionale.

Les petits ports, loin d'être des entités statiques et secondaires, sont des acteurs dynamiques et indispensables du système maritime mondial. Qu'il s'agisse de leur redéfinition en mer Adriatique, de leur rôle stratégique en Méditerranée, de leur adaptation face aux croisières, de leurs défis logistiques en Côte d'Ivoire ou de leur transformation en temps de guerre en Ukraine, ces articles illustrent la richesse et la diversité des enjeux auxquels ces ports sont confrontés. Il est impératif pour les décideurs, les chercheurs et les professionnels du secteur maritime de reconnaître et d'intégrer la complexité de ces acteurs dans leurs analyses et leurs politiques. Les petits ports sont en effet des pièces maîtresses dans le grand puzzle du commerce et du transport maritime international.

En sus des articles scientifiques et selon son principe, la revue *Géotransports* propose ici, comme à l'accoutumée, une série de **rubriques complémentaires** :

- (i) Dans la série des positions de chercheur, une « *Position de thèse* » est offerte par **Grégoire Tortosa** (« *Mobilité urbaine et transition écomobile dans les villes de Norvège : Oslo et Tromsø* ») ; ainsi qu'une deuxième « *Position d'HDR* », celle d'**Arnaud Serry** (« *Le terrain dans les espaces maritimes et portuaires - heuristiques géographiques* »).

- (ii) Dans la série des « *Photo qui transporte* », trois propositions sont parvenues à la rédaction.

Publiée « au fil de l'eau » en avril dernier sur le site web de la revue, la première met en exergue une action départementale (Hérault) en milieu scolaire de promotion de la mobilité durable, notamment du vélo (**Stéphane Loubié, Justine Landais et Marco Di Benedetto**) (n°37).

Les deux autres, reçues de **Mariantonia Lo Prete**, conduisent le lecteur au Togo. La deuxième (n°38) présente, au sein du port de Lomé, une situation pour le moins décalée d'utilisation d'un parc de véhicules d'occasion comme lieu de marché de marchandises arrivées dans ces véhicules importés, ces derniers trouvant par ailleurs difficilement acquéreurs. Et la troisième (n°39) montre le devenir du réseau routier

littoral en lien avec la dynamique du trait de côte (recul) à Aného (Togo).

- (iii) Un *document graphique* est proposé par Ronan Kerbiriou et Arnaud Serry. En utilisant une nouvelle méthode de mesure de la performance portuaire, à l'aide des données AIS, une carte des taux moyens de manutention des porte-conteneurs en escales est établie, en ce qui concerne l'exemple européen.

- (iiii) Avec grande fidélité, **Pierre Ageron**, que nous assurons de notre entière gratitude, a élaboré la *bibliographie des ouvrages de référence* publiés en 2023.

Bonnes lectures !

Arnaud Serry  
Université Le Havre Normandie