



HAL
open science

Position d'HDR : “ Le terrain dans les espace maritimes et portuaires - heuristiques géographiques ”

Arnaud Serry

► **To cite this version:**

Arnaud Serry. Position d'HDR : “ Le terrain dans les espace maritimes et portuaires - heuristiques géographiques ”. Géotransports, 2024. <hal-04671840>

HAL Id: hal-04671840

<https://normandie-univ.hal.science/hal-04671840v1>

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.



HAL Authorization

« **POSITION D’HDR / Focus of the study for research supervision accreditation position** »

2 – Arnaud SERRY ¹

« **Le terrain dans les espace maritimes et portuaires - heuristiques géographiques** » ²

Si le lien, voire l’attrait du terrain, n’est pas nouveau en géographie, les références au terrain sont nombreuses et pour certaines très anciennes : Hérodote et Strabon parcouraient les régions qu’ils décrivaient, tandis qu’Alexander von Humboldt a mis en lumière l’importance du terrain pour fonder la géographie physique et humaine comme discipline scientifique. La géographie des transports s’est quant à elle peu interrogée sur son lien au terrain même si celle-ci y a toujours occupé une place essentielle, comme en témoigne la citation de Marie-Annick Lamy-Giner (Lamy-Giner, 2019) qui critique la figure du géographe de bureau dans *Le Petit Prince*. C’est justement l’objectif que s’était assignée cette habilitation, particulièrement son rôle en géographie maritime et portuaire.

Ainsi, cette habilitation a pour ambition d’éclaircir le rôle et la place du terrain dans une recherche géographique axée sur un objet technique et globalisé : le transport maritime. Cette interrogation trouve son origine dans un parcours personnel et des observations critiques des productions scientifiques souvent spatialisées mais dépourvues de territorialité. Elle se fonde également sur un irritant lié à une tendance à une quantification de plus en plus poussée en géographie des transports, voire à un usage excessif et parfois superficiel des données chiffrées, qui peuvent conduire à des simplifications abusives et à une méconnaissance des réalités complexes des activités portuaires et maritimes. En partant de l’hypothèse que la réflexion sur mes pratiques,

confrontée aux discours contemporains, pourrait clarifier la relation entre terrain et géographie maritime et portuaire, j’ai choisi une approche heuristique pour discuter des apports, méthodes et aspects épistémologiques du terrain.

Méthodologiquement, cette habilitation a donc largement mobilisé mes propres pratiques et mon rapport récurrent au terrain (Fig.1) avant de les mobiliser dans le cadre plus large des pratiques des collègues maritimistes en matière de terrain. Cette analyse est basée à la fois sur une approche bibliométrique, sur une revue de littérature et sur un recours au questionnaire. Il en ressort que la pratique du terrain est une attitude partagée par les géographes maritimistes.

Cette approche crée parallèlement un dialogue entre les maritimistes, ayant une représentation très spontanée du terrain et en proposant une appréhension immédiate et peu problématisée, et le courant réflexif contemporain, apportant un cadre conceptuel sans confrontation empirique. L’analyse réflexive sur le terrain doit évoluer avec les paradigmes et les progrès technologiques, tout en gardant une attention aux structures dominantes dans l’organisation maritime. Les géographes doivent équilibrer contact terrain, réflexivité et dialogue avec autrui. Cette démarche a permis de clarifier les acceptions du terrain et de hiérarchiser les significations associées. Pour l’avenir, il serait pertinent d’élargir l’étude aux pratiques anglophones

¹ Maître de conférences HDR, Université Le Havre Normandie, UMR IDEES, arnaud.serry@univ-lehavre.fr

² HDR préparée sous la tutelle d’Antoine Beyer, présentée le 13 décembre 2023 à CY Cergy Paris Université. <https://normandie-univ.hal.science/IDEES/tel-04424725v1>

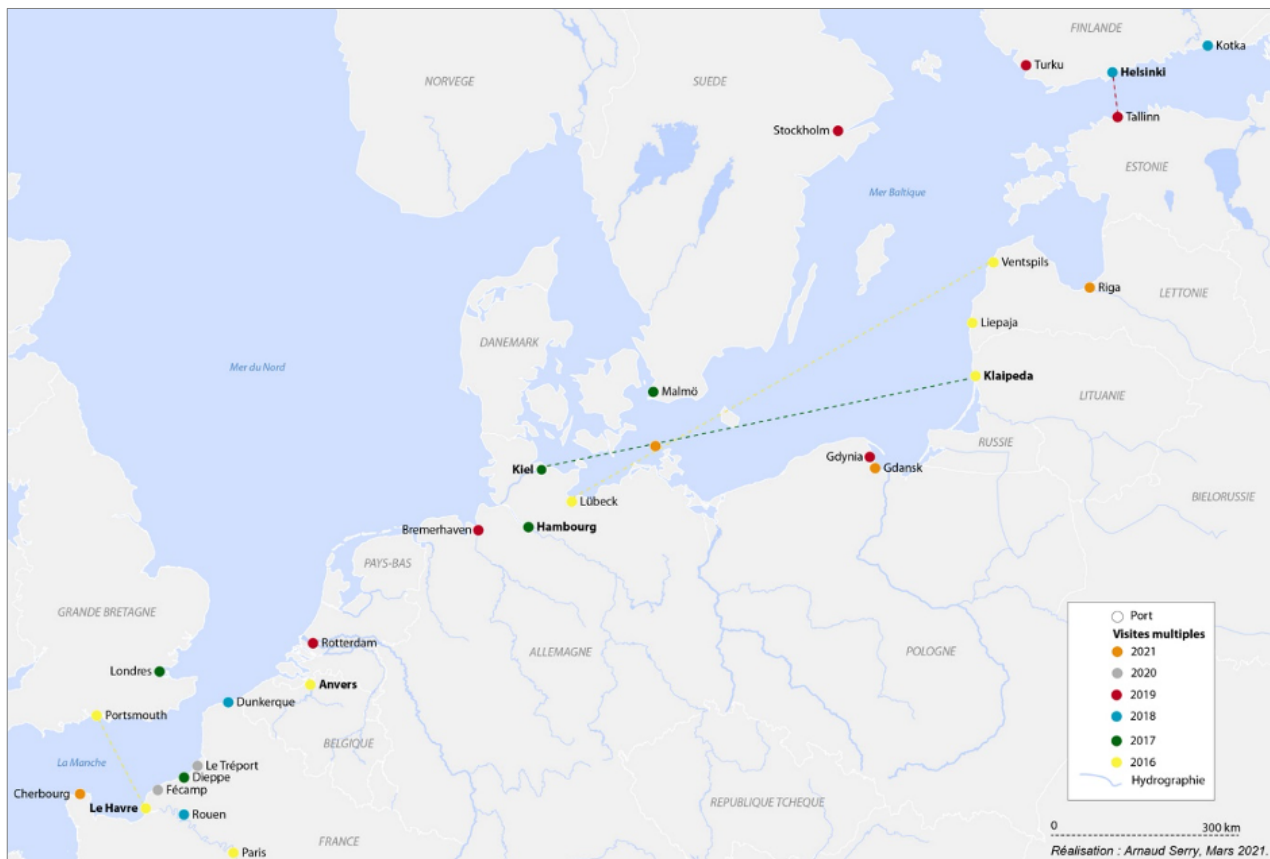


Fig.1 – Missions de terrain dans des ports d’Europe du Nord de 2016 à 2021.

Fig.1: Field missions to ports in Northern Europe from 2016 to 2021.

et d’autres façades maritimes, en développant des approches comparatives malgré les défis linguistiques, logistiques et matériels.

L’habilitation s’enrichit de réflexions autour de recherches pluridisciplinaires et de collaborations avec d’autres sciences humaines. Cette hybridation permet de développer une relation directe avec l’objet d’étude, favorisant des interactions avec les acteurs des territoires. La réflexion rétrospective a consolidé la conviction que le terrain est un axe central et irremplaçable de la recherche géographique, intégrant méthodes inductives et déductives pour une compréhension approfondie des enjeux complexes qui sous-tendent les activités portuaires et maritimes à l’échelle mondiale. L’objectif n’était pas de critiquer les approches non basées sur le terrain, mais de souligner leur complémentarité. L’originalité réside dans le croisement des démarches, combinant données quantitatives et connaissance fine du terrain, ouvrant une troisième voie au-delà du formel et de l’institutionnel. Cette voie intègre l’influence des pratiques humaines et des entreprises pour expliquer la place des ports dans la circulation maritime. La géographie des transports maritimes, bien qu’étant un

domaine technique, ne peut se contenter de modèles et de données numériques. Le terrain enrichit notre compréhension des dynamiques locales et globales, offrant un supplément d’âme aux analyses théoriques. Le transport maritime, bien que souvent perçu comme homogène et standardisé, révèle des réalités variées et des adaptations locales cruciales. Par exemple, des ports de taille comparable en Europe et en Asie peuvent différer considérablement en termes d’organisation sociale, économique et politique. Cette complexité ne peut être appréhendée qu’à travers une immersion sur le terrain. Cette pratique terrain, cette HDR la définit d’ailleurs non comme un simple outil de validation, mais comme une source essentielle de connaissances qualitatives, permettant de contextualiser et de nuancer les données quantitatives.

Par ailleurs, la notion de terrain a servi comme un levier dans une réflexion épistémologique qui a conduit, à dégager les apports autour de concepts inédits comme « le terrain partagé » plutôt que terrain collectif qui fait référence à un terrain construit collectivement offrant des ressources qui sont partagées, utilisées ou gérées collectivement par une

communauté de chercheurs. En effet, la pratique du terrain reste personnelle, comme a pu le mettre en lumière l'approche réflexive. Le second concept est celui de « terrain numérisé » où la collecte, le traitement et l'intégration de données géospatiales enrichissent la connaissance géographique pouvant être assimilée à terrain augmenté caractérisant une lecture assistée par le numérique loin d'être une suppression du terrain, mais une mise en dialogue et une interrogation réciproque. Enfin, le savoir-faire sur le terrain engendre une connaissance et une reconnaissance des acteurs des territoires. Ainsi, le chercheur a accès à des terrains qui auraient pu lui

échapper. Ici, le terrain offre la possibilité de collaborer avec les acteurs portuaires, ce qui favorise une approche participative et inclusive de la recherche malgré les défis inhérents à cette approche. Ce « terrain comme cadre d'interpellation » offre une relation dynamique entre le terrain et la recherche appliquée et assure la pertinence, l'efficacité et l'impact des travaux et des partenariats pour le développement des espaces portuaires.

Lamy-Giner M.A., 2019, Accessibilité et insularité, Habilitation à Diriger des Recherches en Géographie, Université de la Réunion.

« POSITION D'HDR / Focus of the study for research supervision accreditation position »

2 – Arnaud SERRY ³

“Fieldwork in maritime and port areas - geographical heuristics” ⁴

Although the relationship between geography and terrain/fieldwork is not a novel concept, with numerous references to this connection existing throughout the history of the discipline, some of these references are particularly ancient. Herodotus and Strabo undertook journeys through the regions they described, while Alexander von Humboldt emphasized the significance of terrain in establishing physical and human geography as a scientific discipline. In contrast, transport geography has seldom challenged its intrinsic connection to the land, despite the latter's pivotal role throughout history. This is exemplified by Marie-Annick Lamy-Giner's (Lamy-Giner, 2019) critique of the office geographer in *The Little Prince*. This is precisely the objective of this habilitation, particularly in regard to its role in maritime and port geography.

Thus, this habilitation aims to elucidate the role and significance of fieldwork in geographical research focused on a technical and globalized subject: maritime transport. This question has its origins in a personal journey and critical observations of scientific productions that are often spatialized but devoid of territoriality. It is also based on an irritation with a trend towards increasingly advanced quantification in transport geography, and even an excessive and sometimes superficial use of numerical data, which can lead to oversimplifications and a misunderstanding of the complex realities of port and maritime activities. In light of the hypothesis that reflection on my practices, when confronted with contemporary discourse, could clarify the relationship between fieldwork and maritime and port geography, I have chosen to adopt a heuristic approach to discuss the contributions,

methods and epistemological aspects of fieldwork.

Methodologically, this habilitation has therefore largely mobilized my own practices and my recurrent relationship with the field (Fig.1) before mobilizing them within the broader framework of the field practices of my maritime geographers. This analysis is based on a bibliometric approach, a literature review, and a questionnaire. It can be concluded that fieldwork is an attitude shared by maritime geographers.

This approach concurrently fosters a dialogue between maritime specialists, who possess a highly spontaneous understanding of the field, offering an immediate and minimally problematized perception, and the contemporary reflexive school, which provides a conceptual framework devoid of empirical confrontation. In order to remain relevant, reflexive analysis in the field must evolve in tandem with paradigms and technological advances, while maintaining a focus on the dominant structures in maritime organization. Geographers must strive to achieve a balance between field contact, reflexivity and dialogue with others. This approach has facilitated the clarification of the meanings associated with the terrain and the subsequent ranking of these meanings. For the future, it would be pertinent to extend the study to English-speaking practices and other maritime regions, developing comparative approaches despite linguistic, logistical, and material challenges.

The habilitation is enriched by reflections on multidisciplinary research and collaborations with other humanities disciplines. This hybridization facilitates a direct relationship with the subject of study, fostering interactions with local stakeholders. Retrospective reflection has strengthened the

³ Associate Professor, Université Le Havre Normandie, UMR IDEES

⁴ HDR prepared under the supervision of Antoine Beyer, presented on 13 December 2023 at CY Cergy Paris Université. <https://normandie-univ.hal.science/IDEES/tel-04424725v1>

conviction that fieldwork is a central and irreplaceable axis of geographical research, integrating both inductive and deductive methods for a profound understanding of the complex issues underpinning port and maritime activities on a global scale. The aim was not to criticize approaches that do not rely on fieldwork, but to emphasize their complementarity. The originality lies in the intersection of methodologies, combining quantitative data with detailed field knowledge, thereby opening a third path beyond formal and institutional frameworks. This approach incorporates the influence of human and business practices in order to explain the role of ports in maritime traffic. Although the field of maritime transport is technically oriented, it cannot be adequately represented by models and numerical data alone. The field contributes to our understanding of local and global dynamics, offering a more nuanced perspective on theoretical analyses. Despite the perception of maritime transport as a homogenous and standardized phenomenon, it is in fact characterized by a multitude of diverse realities and crucial local adaptations. For example, ports of comparable size in Europe and the United States.

Moreover, the concept of fieldwork has served as a lever in an epistemological reflection that has led to the identification of contributions around novel concepts

such as "shared field" rather than collective field, which refers to a field constructed collectively, offering resources that are shared, used, or managed collectively by a community of researchers. The practice of fieldwork remains personal, as the reflexive approach has highlighted. The second concept is that of the "digitized field," where the collection, processing, and integration of geospatial data enhance geographical knowledge, akin to an augmented field, characterized by a digital-assisted reading. This is far from being the elimination of the field; rather, it is a dialogue and mutual interrogation. Finally, the acquisition of expertise in the field leads to the generation of knowledge and the recognition of local actors. Consequently, the researcher is able to gain access to areas that might otherwise have remained inaccessible. In this instance, the field provides the opportunity to collaborate with port stakeholders, which encourages a participatory and inclusive approach to research, despite the inherent challenges associated with this approach. This "field as a framework for interrogation" offers a dynamic relationship between the field and applied research, ensuring the relevance, effectiveness and impact of the work and partnerships for the development of port areas.

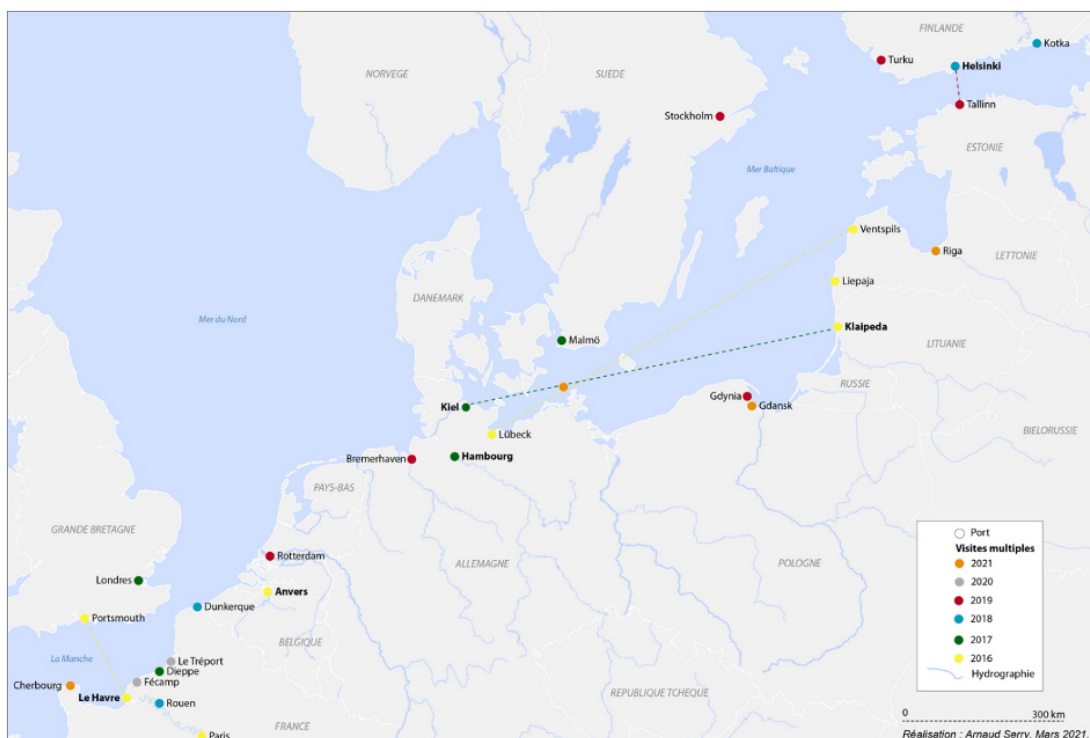


Fig.1 – Missions de terrain dans des ports d'Europe du Nord de 2016 à 2021.

Fig. 1: Field missions to ports in Northern Europe from 2016 to 2021.