

2021

Les relations ville-port : essai bibliographique

Atmane Hnaka

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Ibn zohr, Agadir, Maroc, hnakaa@gmail.com

El Mati Ouarmassi

Doctorant en Géographie et Aménagement du Territoire, Université Ibn Zohr, Agadir, Maroc

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat>



Part of the [Geography Commons](#)

Recommended Citation

Hnaka, Atmane and Ouarmassi, El Mati (2021) "Les relations ville-port : essai bibliographique," *Dirassat*. Vol. 23 : No. 1 , Article 2.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol23/iss1/2>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in Dirassat by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aarj.edu.jo, marah@aarj.edu.jo, u.murad@aarj.edu.jo.

Les relations ville-port : essai bibliographique

Hnaka Atmane

Enseignant –chercheur en Géographie
Faculté des Lettres et des Sciences Humaines
Université Ibn Zohr

Ouarmassi El Mati,

Doctorant en Géographie
et Aménagement du Territoire,
Université Ibn Zohr

Abstract:

This article is an essay of theoretical synthesis on the state of the art of research concerning port cities and city-port relations. Beyond a conceptual approach, the article deals with an analysis of the historical evolution of relations between ports and their cities through modeling work developed by economic and geographic researchers.

Research on city-port relations is more and more abundant, but it is generally focused on the phenomenon of dissociation between the port and its city and the morphological analysis of the mutations of the city-port interface: revitalization of waterfront. While the other forms of interaction between the port and its hinterland are little covered (port and urban dynamics, firms linked to the port, port and transport systems, etc.).

Key words: port, city, port-city relationships, bibliography

Introduction

Réaliser une synthèse bibliographique est une œuvre délicate, surtout quand il s'agit d'un sujet de recherche à plusieurs entrées disciplinaires. En fait, si l'étude des activités portuaires a constitué pour beaucoup de chercheurs, de différentes disciplines, une préoccupation majeure, l'analyse des relations ville-port demande une lecture transversale prenant en compte la diversité des vocabulaires utilisés et des points de vue défendus par les différents chercheurs et champs scientifiques. En

clair, le géographe, le juriste, le sociologue ou encore l'économiste ou l'urbaniste peuvent utiliser des concepts différents pour décrire des choses identiques ou, au contraire, utiliser les mêmes mots pour décrire des réalités différentes (Daudet B., 2012).

Cet article est un essai de synthèse théorique pour dresser un bilan de l'état de connaissances sur les villes portuaires et les relations ville-port. Au-delà d'une approche conceptuelle, nous aborderons une analyse de l'évolution historique des relations entre les ports et leurs villes en se basant sur une revue de littérature riche et variée (ouvrages, thèses, articles, études,...), notamment les différents travaux de modélisation de l'évolution des relations ville-port développés par les chercheurs économiques et géographiques.

1- Relations ville-port : la question conceptuelle

Aborder le sujet des relations entre le port et la ville nécessite, tout d'abord, de poser la question de la définition des concepts. Ainsi, nous allons tenter de faire le point sur les deux concepts couramment utilisés, et souvent confondus : 'ville portuaire' et 'ville-port'. Ensuite, nous signalerons les principaux éléments à prendre en compte dans l'étude des relations entre le port et la ville.

1.1- La ville portuaire, la ville-port

À travers un survol sur la littérature concernant les villes ports, il s'avère qu'il n'existe pas de consensus sur la définition de la ville portuaire ou de la ville port. Pour cela, Chaline C. (1994) pose les questions suivantes : la ville-port est-elle une catégorie particulière au sein des sciences humaines ? S'agit-il d'un sujet suffisamment autonome pour justifier des approches conceptuelles spécifiques, des méthodologies originales et pour esquisser une théorisation ?

Aujourd'hui, le besoin d'un consensus conceptuel concernant la ville-portuaire ou la ville-port se fait sentir après l'accumulation d'un grand nombre de travaux au travers le monde. La plupart des travaux revus sont réalisés sur des cas isolés sans mettre en œuvre des possibilités de

comparaison et sans éclaircissement des concepts et se réfèrent directement au contexte spécifique à chaque pays.

Le géographe français Vigarié A. (1979) observe que les travaux sur les villes portuaires confondent la ville et le port au lieu d'analyser leurs relations. Pour lui, la recherche des formes et des principes dominant les liaisons entre le port et la ville est un chapitre nouveau et riche de la géographie littorale, rarement prospecté.

Des chercheurs pensent que le terme ville-port peut être appliqué à tous les ports au sein d'un milieu urbain (Jamalunlaili A. et al., 2012). D'autres disent que la ville-port est celle dont la base économique locale se fonde en sa grande partie sur l'activité portuaire. Borruey R. (1992) quant à lui définit la ville-port comme étant une « cité dont l'essentiel de l'activité économique repose sur l'exploitation du trafic maritime, le port assurant l'interface technique indispensable à cette relation »¹.

En conséquence, on remarque jusqu'à nos jours un besoin permanent de réflexion autour de la définition claire des deux concepts : ville-port et ville portuaire. À cet égard, Brocard M. et al. (1995) ont signalé que « l'on dispose aujourd'hui de nombreux exemples de relations ville-port, mais l'on a pas beaucoup avancé sur les concepts sous-jacents, sur leur validité dans le temps »².

Mais, nous pensons qu'il y'a un consensus sur la réalité que la ville portuaire est avant tout une imbrication entre deux espaces : un espace de vie et de résidence (la ville) et un espace d'échange et de transport (le port). Elle tire, par conséquent, son nom et son importance de l'existence de son port. Mais, il ne faut pas prétendre qu'une ville portuaire est la résultante d'une simple juxtaposition d'une ville et d'un port, c'est plutôt tout un système complexe de relations réciproques entre les deux entités.

¹ **Borruey R., 1992**, « Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille », in CHALINE C. (Coordination), 1994, « Ces ports qui créèrent des villes », l'Harmattan, Paris, p 119.

² **Ducruet C., 2004** « Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation », Thèse du Doctorat en Géographie et Aménagement, Université du Havre p16.

La ville-port a été aussi définie comme un « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale »¹

La ville-port peut être également définie à travers sa spécificité par rapport aux autres villes sans vocation maritime. En effet, elle se distingue des autres villes par non seulement l'existence du port mais surtout par la dynamique créée par son activité et ses retombées sur l'économie et l'espace urbains.

Par ailleurs, la ville-port est un groupement urbain qui a des caractéristiques spécifiques issues de son ouverture sur le monde et de ses fonctions d'échange. Sa morphologie spatiale et sa composition démographique et économique sont fortement influencées par les activités du port.

Toutefois, si le port favorise la croissance socio-économique et spatiale de la ville, son existence n'est pas suffisante pour qualifier une ville comme ville-port. Une ville dotée du port est une ville portuaire, mais pas forcément une ville-port. Cette dernière doit être une ville dont la structure socio-économique et spatiale est fortement influencée par les activités de son port. En outre, si l'activité du port constitue le secteur économique le plus dynamique de la ville, l'on peut dire qu'il s'agit d'une 'ville-port', si non l'on utilise plutôt le terme de 'ville portuaire'.

1.2- Les relations ville-port : les éléments à prendre en compte

La relation ville-port comprend les différentes sortes d'influences réciproques : économiques, spatiales, institutionnelles, sociales et des liens culturels. Ainsi, pour parler d'une relation entre le port et la ville, il faut, tout d'abord, que le port et la ville existent. L'existence d'un port est fondée ici sur son activité. De ce fait, l'on ne peut pas parler des relations

¹ **Reeves P. et al.**, 1989, «Studying the Asian port city», in: Broeze F. (ed.), «*Brides of the Sea: Port Cities of Asia From the 16th- 20th Centuries*», University of Hawaii Press, Honolulu, pp. 29-53. Cité par DUCRUET C., 2004, p17.

ville-port au niveau des villes dont le port a disparu comme à Boston ou Liverpool (Guillermin B., 1994). Et si l'existence des deux entités (ville et port) est nécessaire, elle n'est pas, toutefois, suffisante car il faut qu'il y ait entre elles des contacts et des rapports.

L'analyse des relations ville-port vise à « comprendre et évaluer l'interdépendance entre la ville-hôte et son port, et à caractériser les liens morphologiques et fonctionnels entre les deux, notamment à l'interface. De plus, elle cherche à évaluer et améliorer la compétitivité, inter-villes et inter-ports, mais aussi du couple ville-port »¹.

D'autre part, les relations port-ville sont soit directes (nombre de travailleurs liés au port dans la ville, services aux marchandises,...), soit indirectes (induction démographique, escales des équipages de navires,...), l'ensemble s'inscrivant dans une fécondation réciproque et une maritimisation des habitants, des activités et des paysages (Ducruet C., 2004).

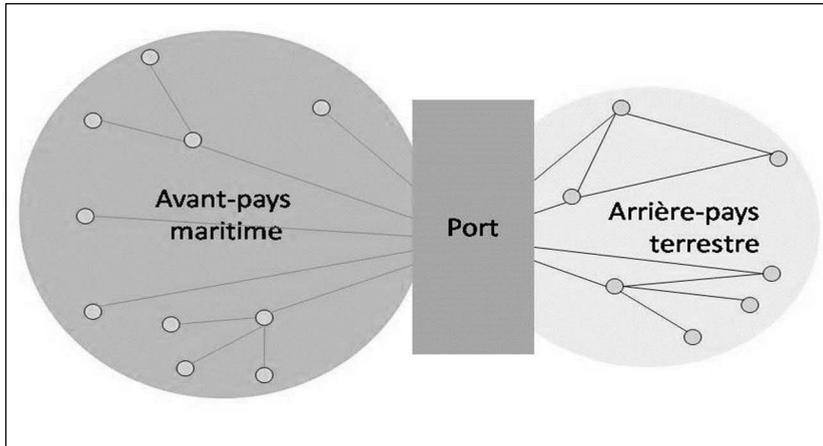
Par ailleurs, les villes peuvent tirer un grand bénéfice de l'activité de leurs ports en termes de développement socio-économique en général (emploi, recettes fiscales,...). Mais, en même temps, le port peut être la source de plusieurs effets négatifs sur la ville (congestion, pollution, bruit,...). Ainsi, plusieurs conflits peuvent apparaître suite au développement de l'activité des ports et à la dissociation croissante avec la ville (Boquet Y., 2014).

Sur le plan territorial, l'analyse d'un territoire portuaire doit s'appuyer sur le concept du triptyque portuaire élaboré par Vigarié A. (1979) et qui désigne à l'origine les trois espaces que traverse nécessairement une marchandise destinée au transport maritime : l'arrière-pays portuaire (aire de clientèle et de desserte terrestre), l'espace portuaire et l'avant-pays portuaire (éventail des connections maritimes). Ce triangle suppose des liaisons efficaces entre ses trois composantes. L'arrière-pays commence

¹ **Jugie J.H.**, 2017, « Les relations ville-port : croiser les littératures pour croiser les perspectives », Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT), Bibliothèque et Archives nationales du Québec, p1.

avec la ville liée au port : elle en est le premier élément. Pour comprendre la dynamique territoriale portuaire, il faut donc intégrer l'espace urbain, ses fonctions, ses populations,...etc.

Figure 1- Le schéma du triptyque portuaire de Vigarié



Source : Réalisation personnelle d'après Vigarié A. (1979)

Il faut donc penser au territoire portuaire dans sa relation avec la ville dans la mesure où le port se situe à proximité de diverses populations et activités qui, pour être sur le territoire de la ville-port, ne sont pas directement liées à l'activité portuaire. Les relations ville-port se jouent aussi bien sur le plan foncier, socio-économique, culturels, institutionnels... (Lavaud-Letilleul V., 2007).

Toutefois, dans la plupart des travaux, les chercheurs limitent le sujet des relations ville-port dans l'étude quantitative de ce qu'apporte l'activité portuaire à l'économie de la ville alors qu'on néglige d'évaluer le rôle de la ville dans l'expansion du port.

Dans les recherches récentes, l'étude de l'interface ville-port 'waterfront' accapare la part du lion dans les études concernant les relations ville-port. Ces relations sont ainsi réduites et ne concernent, le plus souvent, que le processus de réappropriation des friches portuaires par la ville,

parallèlement au déplacement des activités portuaires de plus en plus loin de l'espace urbain.

2- Evolution de la relation ville-port : modèles et typologies

Pour dépasser le problème d'absence d'une définition consensuelle et de diversité des villes-ports, quelques auteurs ont pensé à réaliser des typologies fonctionnelles des villes-ports selon l'évolution des relations entre l'espace portuaire et l'espace urbain.

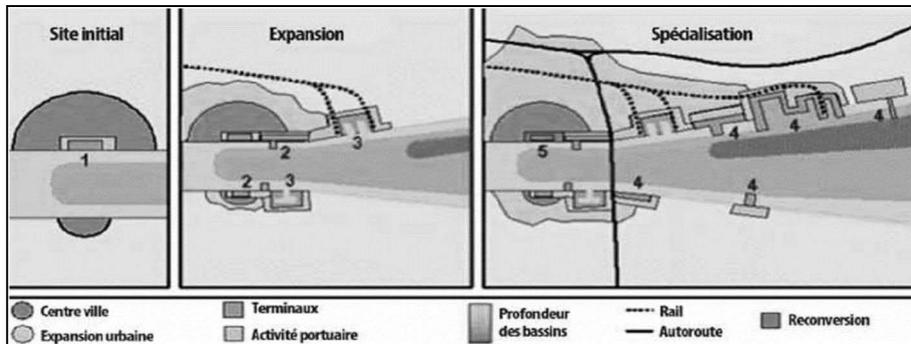
Au départ, les noyaux urbains se sont cristallisés sur une installation portuaire. Avec les débuts de la production de masse et les progrès technologiques dans la production et la navigation, les anciens ports deviennent insuffisants et la ville doit laisser le port s'étendre sur le littoral. Depuis 1960, la relation ville-port a été influencée par des facteurs externes et internes, notamment les changements apportés aux systèmes de transport, la révolution dans l'industrie du transport maritime et la conception de l'infrastructure portuaire. Le rôle traditionnel de ports dans le transport et le stockage, le chargement et le déchargement, a changé. Le port est devenu un pôle logistique reliant des activités et des services spécialisés (industriels, professionnels, commerciaux, administratifs, logistiques...).

La sortie du port de l'espace urbain se confirme dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle suite à la révolution de la conteneurisation, dans les années 1950 et surtout 1960, ce qui oblige le port à chercher de vastes emprises aisément accessibles, et des tirants d'eau importants pour répondre au gigantisme naval. Le port s'installe donc en dehors de la ville. D'où le début de l'apparition des friches portuaires qui sont réinvesties par la ville. Par conséquent, les rapports traditionnels entre la ville et le port cèdent la place à de nouvelles relations, adaptées à cette nouvelle contingence (Jugie J.H., 2014).

Dans ce cadre, Bird J. (1963) a développé un modèle qui illustre le processus de délocalisation et le délaissement des anciens ports. La figure ci-dessus montre la sortie progressive des fonctions portuaires du territoire urbain et leur relocalisation en périphérie, sur de vastes

emprises foncières mieux adaptées aux grandes infrastructures nécessaires à la conteneurisation (Jugie J.H., 2017).

Figure 2- Modèle Anyport de J. Bird 1963



Source : Agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise, 2013, "Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée, Etat des lieux, p77.

Ces processus ont engendré un ensemble d'effets néfastes à la ville qui altèrent son bon fonctionnement et qui dégradent son image et son environnement.

De sa part, Chaline C. (1994) a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville port.

Tableau 1 - Grandes évolutions des relations ville-port et leurs déterminants technologiques

Phasage	Relation ville-port	Déterminants technologiques
Phase I Pré industrielle avant le XIXème siècle	La ville et le port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
Phase II Industrielle XIXème et début XXème siècle	La ville et le port sont juxtaposés, très forte spécialisation de l'espace portuaire, coupure totale entre ville et eau	Navire en métal combustible : charbon, machine à vapeur, chemin de fer
Phase III Post industrielle A (années 1970- 1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires, désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion Séparation du port et de la ville	Gigantisme des navires, combustible pétrolier, transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990- 2000)	Esquisses de ré-urbanisation, mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication, temps libre culturel

Source : Chaline C. (Coordination), 1994, « Ces ports qui créent des villes », L'Harmattan, Paris, p34

Hoyle B. (1989), quant à lui, définit cinq phases du développement physique de la ville portuaire. Il a commencé avec l'étape de l'association spatiale et fonctionnelle étroite entre la ville et le port (âge médiéval au XIXème siècle) à l'étape d'un grand port moderne qui consomme de grandes étendues de terres et de l'espace maritime dans la cinquième étape.

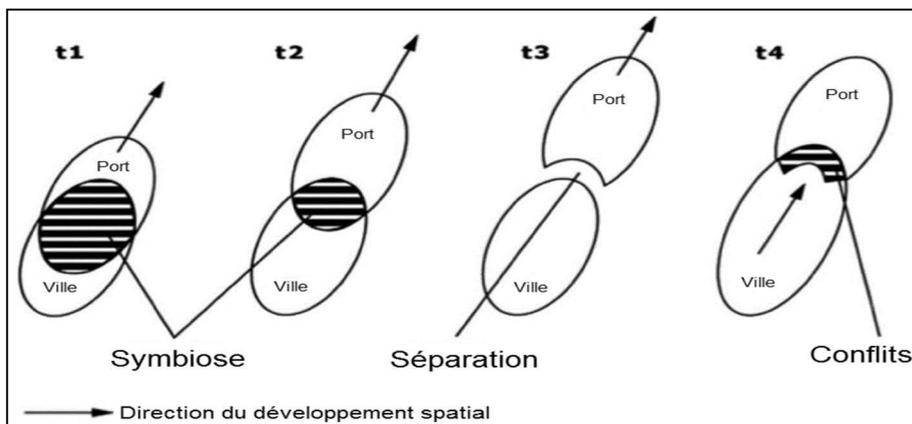
Tableau 2- Les étapes de l'évolution de la relation ville-port selon Hoyle (1989)

Etape	Symbole	Période	Caractéristiques
1. Ville-port primitive		Jusqu'au XIXe siècle	Association étroite spatiale et fonctionnelle entre ville et port
2. Ville port en expansion		XIXe-début XXe	La croissance rapide commerciale et industrielle force le port à se développer hors des limites urbaines
3. ville-port moderne		Mi-XXe	Croissance industrielle (pétrole) et apparition de nouveaux équipements demandeurs d'espaces
4. Retrait du waterfront		1960s-80s	Les changements en technologie maritime induisent l'apparition de ZIP séparées
5. Redéveloppement du waterfront		1970s-90s	Le port moderne consomme de grandes zones terrestres et maritimes: le noyau urbain se renouvelle

Source : Ducruet C., 2004, Op.cit., p 35

Pour Hoyle B., l'étude des mutations du front de mer est l'échelle la plus adéquate pour analyser les relations ville-port, même si celles-ci concernent évidemment une échelle plus vaste intégrant les interactions mer-terre.

Figure 3- Evolution des relations ville-port selon Wiegmans et Louw

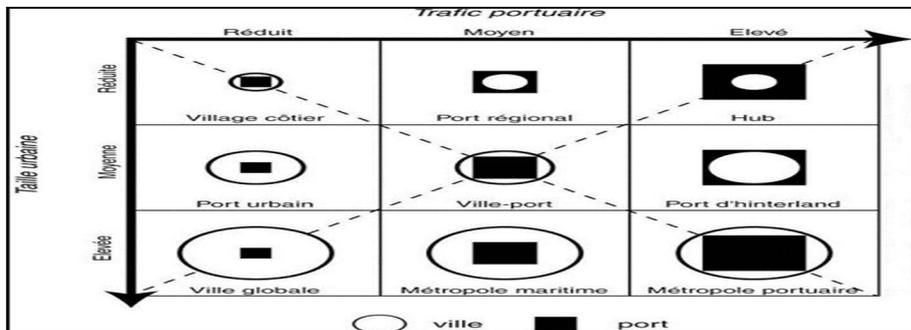


Source : Wiegmans B. et Louw E., 2011 inspiré de Norcliffe, et al, 1996, cité par Jugie J.H., 2014, p26.

Le schéma de Wiegmans B. et Louw E. a repris également la notion d'interface développé par Hayuth Y. en 1982 pour analyser la concurrence spatiale entre le port et la ville. Il a montré que les progrès technologiques et l'émergence d'un système du transport intermodal sont les principales causes des changements relatifs à l'interface ville-port car ils ont poussé le port à quitter le lieu initial pour se développer de plus en plus loin de la ville.

De ce qui précède, il est évident que la typologie des villes portuaires est liée aux caractéristiques spécifiques de chaque ville, de chaque port et de leurs relations réciproques. Dans ce cadre Ducruet C. (2004) a conçu une typologie des villes-ports en analysant de multiples combinaisons de la ville (taille urbaine) et du port (volume du trafic). Cette typologie repose sur le degré de développement spatial de la ville d'une part et le poids économique du port d'autre part. Selon cet auteur, les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace et d'importance économique.

Figure 4- Typologie spatio-temporelle des villes-ports



Source : Ducruet C., 2004, Op.cit., p22

Les deux extrêmes de cette typologie sont : d'un côté, le village côtier caractérisé par une taille urbaine réduite et un trafic portuaire réduit, d'autre part, la métropole portuaire caractérisée par une taille urbaine élevée et un trafic portuaire élevé.

De sa part, Hesse M. (2010) distingue entre 4 types de villes portuaires : les grandes villes diversifiées dont les fonctions portuaires sont en déclin ; les villes portuaires stables, mais avec un déclin du port dans l'économie régionale ; les villes portuaires entrant dans un déclin constant de la concentration portuaire (diffusion dans l'arrière-pays) ; les villes portuaires en gain de compétitivité ou étendant leur arrière-pays.

Merk O. (OCDE, 2013) a développé une typologie proche de celle de Hesse M. en mentionnant aussi quatre exemples de villes-ports avec des stratégies territoriales différentes. Le premier exemple est celui de la ville de Singapour où les deux fonctions portuaires et urbaines sont en expansion. La ville bloque tout développement du port sur l'aire urbaine. Cela conduit le port à développer un nouveau site portuaire au-delà. Le deuxième exemple est celui de Rotterdam qui est une ville en déclin par contre à son port qui est en croissance, ce qui le conduit à étendre son arrière-pays. Par contre, l'exemple de Baltimore représente le cas inverse, c'est à dire lorsque la ville est en croissance et le port déclinant. Dans ce cas, c'est la ville qui réaménage et revitalise son front de mer au détriment du port. Enfin, si le port et la ville sont déclinants, comme à Bilbao, c'est l'ensemble de la ville portuaire qui doit se reconverter. Par conséquent, chaque projet de développement du port ou de la ville engage les deux parties quelque soit la typologie de la ville portuaire concernée.

3- Facteurs et formes de dissociation ville-port

La séparation, spatiale et fonctionnelle, entre les ports et les villes est devenue une tendance générale surtout dans les pays développés (Hoyle B., 1989). Mais, ce problème est aussi au cœur du développement des villes portuaires dans les pays en développement. Aujourd'hui, dans de nombreuses régions du monde, « le redéveloppement des villes portuaires est dérivé de la séparation de la fonction portuaire des formes urbaines auxquelles elle a initialement donné lieu »¹.

¹ **Hoyle B.**, 1989, « Cities and ports: concepts and issues », Revue VEGUETA N°3, p266

3.1- Facteurs de la séparation ville-port

En gros, les principaux facteurs de clivage et de dissociation entre l'espace urbain et l'espace portuaire sont déclinés dans ce qui suit.

3.1.1-Le progrès technique

Auparavant, le port était une simple rupture de charge entre le transport terrestre et le transport maritime. Ses fonctions se limitaient au transbordement et l'entreposage. Aujourd'hui, les techniques de traitement de la marchandise sont bouleversées avec l'introduction de la mécanisation et notamment la conteneurisation. D'où la nécessité pour les ports de développer des infrastructures performantes pour s'adapter à ces évolutions. Par conséquent, les activités portuaires se délocalisent hors de la ville et les anciennes installations portuaires deviennent de plus en plus des espaces délaissés.

Presque tous les chercheurs étudiant le sujet du clivage ville/port accusent les changements économiques engendrés par la révolution industrielle comme les principales causes de cet éclatement urbano-portuaire. Tout d'abord, le passage de l'agriculture comme base économique vers l'industrie a engendré un phénomène de distribution de masse qui signifie la séparation entre les lieux de consommation et de production. Par conséquent, l'importation et l'exportation de marchandises (matière finie, semi-finie, ou brute) est devenue une notion fondamentale pour cette nouvelle économie qui repose principalement sur la production en série qui est synonyme de production en grande masse et à moindre coût, une chose qui est devenue possible grâce à la mécanisation et la spécialisation.

La révolution technique dans les activités maritimes a toujours contribué à la transformation du port et de la ville. « Les nouvelles technologies de la conception des navires et de la manutention du fret sont les principaux facteurs qui ont conduit à des ères successives de l'évolution de la ville portuaire, produisant une variété remarquable de villes portuaires autour des rivages du monde »¹.

¹ Hoyle B., 1989, Op.cit., p275

Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, la liberté de navigation, le développement des navires, puis la conteneurisation ont radicalement modifié le développement portuaire. Le transport maritime, devenu le moins cher des transports de masse et celui de marchandises générales est, à présent, conteneurisé aux deux tiers, jusqu'à 80% dans les pays riches (Wakeman R., 2003). La conteneurisation a redéfini les fonctions portuaires et imposé la pénétration des ports dans les chaînes logistiques intermodales.

Cette modernisation de l'activité portuaire peut avoir des effets négatifs sur la ville surtout sur le plan social. Les ports étaient une source importante d'emplois, mais avec « l'essor de la conteneurisation et l'automatisation des opérations de chargement/déchargement qui en résulte, les besoins en main d'œuvre non qualifiée ont été considérablement réduits »¹.

3.1.2- Les besoins fonciers

Habituellement, les vieux ports sont situés dans les zones urbaines denses où le développement du port va surcharger le réseau routier déjà saturé, poussé par les niveaux croissants de mobilité et de motorisation de la ville.

Le manque de sites convenables pour localiser les nouveaux ports (problèmes d'accessibilité, faible profondeur de l'eau, manque de réseaux d'infrastructure,...), affecte le fonctionnement efficace des villes-ports. Le manque d'espace constitue donc un défi spatial et de gestion que la ville portuaire doit relever afin dépasser ses contraintes sur la compétitivité du port ainsi que sur le développement de la ville elle-même.

La rareté des espaces littoraux et des sites susceptibles d'accueillir les activités portuaires fait de ces derniers des enjeux essentiels des politiques de développement économiques (Wakeman R., 2003). Ainsi, les ports se développent de plus en plus loin de la ville, les zones

¹ **Boquet Y.**, 2014, « La relation ville-port dans les pays asiatiques », Article en ligne, <http://www.revue-urbanites.fr/>, consulté le 25 Avril 2017.

industrielles se multiplient et deviennent de plus en plus dispersées dans l'espace, les équipements en transports terrestres se renforcent et plusieurs problèmes complexes pèsent sur l'exploitation du port lui-même comme sur la ville (Wolkowitch M., 1979).

Ainsi, la poursuite du développement portuaire sur de nouveaux espaces peut-elle avoir des effets néfastes sur les conditions des déplacements si les connexions terrestres ne sont pas bien développées entre le port et les zones industrielles.

3.1.3- Les conflits de gestion

Les conflits ville-port apparaissent aussi au niveau de la gestion territoriale. En effet, il existe souvent des conflits d'intérêts entre les autorités urbaines, soucieuses de l'intérêt local, et les autorités portuaires plutôt soucieuses de l'efficacité et de la compétitivité du port (Boquet Y., 2014).

Pour pouvoir rester compétitifs aux yeux des industriels et des transporteurs, les ports risquent d'être pris en tenaille entre les coûts énormes des infrastructures et des revenus en baisse. Le partenariat public-privé représente l'une des solutions au dilemme (Wakeman R., 2003). Ceci nécessite l'existence d'une concertation continue entre les acteurs du port et les acteurs de la ville. Mais, dans de nombreux pays, l'administration portuaire est liée au gouvernement central alors que la ville est gérée localement.

Ce divorce dans la gestion du port et de la ville est traduit par une difficulté de concilier une planification de développement commun en multipliant les instances avec des intérêts différents, ce qui perturbe le processus de développement des deux entités et accentue le clivage ville-port.

3.1.4- Les conflits environnementaux

Une autre source principale de conflits entre la ville et le port est d'ordre environnemental (Boquet Y., 2014). Les ports développés sont dans la plupart des cas des zones industrialo-portuaires recevant des navires

pétroliers et vraquiers de grande taille, alimentant des raffineries de pétroles, des usines pétrochimiques et complexes sidérurgiques¹.

Les ports sont donc un espace de conflit entre les acteurs du port et la population riveraine pour laquelle les activités du port constituent une source majeure de différents types de pollution. Les conflits environnementaux entre ville et port peuvent être sous différentes formes : nuisances sonores dérangeant les habitants, marchandises polluantes menaçant la santé publique, ...etc. En France comme en Italie, la relation ville-port est surtout mise en cause par l'atteinte à la santé publique. Ainsi, les espaces urbains en contact avec le port peuvent être une source de vulnérabilité et d'inégalité urbaine (Lo Prete M., 2013).

Les ports sont également un espace de conflit entre les acteurs du port et la population riveraine. Par exemple, quand des investisseurs privés souhaitent implanter un terminal maritime gazier, leurs intérêts économiques se conjuguent avec la politique énergétique d'une région, voire d'un État. Cela n'empêche pas des collectifs de riverains de contester l'ancrage foncier sur des argumentaires sociétaux et surtout environnementaux (Daudet B. et Alix Y., 2012). Mais ces revendications citoyennes et sociétales sont relativement neuves dans la relation millénaire qui caractérise une ville et son port.

La réconciliation entre l'espace urbain et l'espace portuaire est de plus en plus souhaitée et peut être considérée comme une réponse à l'impact du port sur la qualité de vie de la population locale. Cette dernière, même s'elle bénéficie de l'activité portuaire sur le plan économique, n'accepte plus de supporter les nuisances environnementales du port. De ce fait, les interfaces entre l'espace portuaire et l'espace urbain sont générateurs de nombreux conflits, notamment sur le plan environnemental (Lo Prete M., 2013).

¹ A titre d'exemple : les rivages de la baie de Tokyo ont été complètement artificialisés et la qualité des eaux, comme en d'autres secteurs du littoral japonais, a été profondément affectée, réduisant à néant le potentiel halieutique, paradoxale à proximité immédiate du premier port de pêche mondial (BOQUET Yves, 2014).

La séparation fonctionnelle entre la ville et le port, causée par les facteurs précités, est une tendance parfois irréversible qui conduit à une séparation physique entre les deux espaces à travers les opérations de reconversion des interfaces ville-port.

3.2- Formes et intensité de la séparation ville-port

La séparation entre villes et ports n'a pas partout la même intensité. Certaines villes portuaires ont vu leur activité portuaire diminuer, voire disparaître alors que d'autres ont pu poursuivre leurs développements. Ce qui s'explique par la capacité d'adaptation de certaines villes par rapport à d'autres.

L'évolution démographique et spatiale de la ville est indispensable pour le port car elle constitue la première destination des biens de consommation importés. Mais elle est également une contrainte pour le développement du port qui doit s'éloigner de plus en plus de la ville. Par conséquent, « la relation efficacité portuaire / densité urbaine n'est pas une fonction établie et maîtrisée [...] d'où l'incapacité d'analyser le glissement spatial des installations portuaires à l'écart des villes et la tension prévisible entre l'avantage économique portuaire et la contrainte spatiale urbaine »¹.

De point de vue relation, ville et port se développaient d'une manière très attachée, cela se montre dans le développement linéaire au long des côtes circonvenant directement sur la morphologie de la ville, les frontières entre ville et port n'existaient pas puisque le port constituait l'axe de vie de la ville.

Le port et la ville ont donc pendant longtemps formé un système basé sur l'interaction et la complémentarité de leurs fonctions pour constituer des places d'échanges essentiellement tournées vers le commerce maritime². Toutefois, sous l'effet de l'évolution de transport maritime et

¹ Feraru A., Hollard A., Rozenholc C., 2013, «Port et /ou ville portuaire », DEVPORT, p2

² Direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme, Centre de Documentation de l'Urbanisme (France), 1997, « Ville et port : mutation et recomposition. Note de synthèse et bibliographie », Association Internationale Villes et Ports, p10.

l'accentuation des échanges internationales, la relation entre le port et la ville a changé de nature.

Ce bouleversement que connaissent les ports est nécessaire pour répondre aux exigences croissantes des usagers. En effet, « en termes économiques, les villes portuaires sont continuellement impliquées dans la concurrence interportuaire. Un port survit en attirant les flux de trafic vers lui. Les flux de trafic sont inconstants et peuvent toujours croître, décliner ou être détournés ailleurs»¹.

4- Reconversion des interfaces entre ville et port

L'activité portuaire qui avait du mal à cohabiter avec la fonction urbaine sur le même territoire, s'est résiliée en fin de compte de son espace, un espace doté d'un potentiel précieux, qui va faire l'objet d'un réaménagement depuis les années 50 avec les villes Nord-américaines comme Boston, Baltimore, San Francisco,... Ce qui va permettre à la ville portuaire d'exploiter son front maritime, de réaffirmer son identité, de se relier à la mer, et de trouver une nouvelle fonction tendue vers le tertiaire.

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites constitue une phase importante dans les changements des rapports ville-port. Conséquence de la délocalisation et de l'inadaptation des anciens ports, ces derniers se voient abandonnés et délaissés au profit des nouvelles plates-formes portuaires suburbaines plus performantes. La mort des ports (Chaline C. 1994) a engendré l'inutilité de leurs espaces qui deviennent des 'no man's land', des terrains désertés et dégradés qui abritent quais délabrés et des coques de navires rouillés. Il s'agit ici du phénomène des friches portuaires. Comme conséquence, ce phénomène sera suivi par des opérations de réaménagement ou de reconversion portuaire au profit de la ville et de la fonction urbaine (tourisme notamment). En effet, « de nouveaux équipements culturels, sportifs, touristiques ont pu se développer, contribuant de manière très significative à orienter les villes

¹ Hoyle B., 1989, Op.cit., p275

portuaires vers d'autres logiques de développement. Une nouvelle offre touristique est née, liée à la dynamique de transformation des waterfronts qui a vu se multiplier : musées interactifs, aquariums et autres Imax, mais aussi zones commerciales et marinas privatisées »¹.

Aujourd'hui, il y a une sorte de consensus, à l'échelle mondiale, sur le fait que la ville grignote sur le port. Cette tendance commence à se généraliser même dans les pays en voie de développement. En effet, avec le développement portuaire, les anciennes emprises portuaires deviennent inopérantes et sont réappropriées par la ville pour y réaliser de grands projets touristiques et culturels (plaisance, croisière, Centres d'affaires, musées, théâtres, ...).

Les destinées du patrimoine portuaire ont été pour le moins diverses au cours de ces 50 dernières années. En effet, ils sont transformés en hôtels de luxe "pieds dans l'eau" comme à Sydney, ou à Boston, reconvertis en salle de spectacles ou en centre de conférences comme au Havre ou à Valparaiso, en centres commerciaux et de loisirs comme à Barcelone, Gênes et Glasgow. Ce processus de substitution des activités conduit à un changement de paradigme économique du front de mer dans un but de compétitivité urbaine (Jugie J.H., 2017).

L'expansion urbaine sur la zone portuaire a changé la forme des interfaces ville-port en développant des activités liées au tourisme, à la culture, des espaces publics ou des services spécialisés. Parmi les exemples de ce type d'intervention : le Dock lands à Londres, Brooklyn à New York, Kop van Zuid à Rotterdam ou encore Puerto Madero à Buenos Aires. Ces interventions sont liées à des projets de rénovation urbaine visant à repositionner la ville sur la mer comme résultat des politiques urbaines ambitieuses. Ainsi, les interfaces ville-port deviennent-elles une vitrine de la ville à l'échelle internationale et un symbole de réussite urbaine.

5- Vers une réconciliation ville-port

¹ **Lemaire O.**, 2012, « Le défi ville port », Note de Synthèse N°146, Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR), Nantes-Saint Nazaire, p2

Si le port génère de fortes dynamiques urbaines par la multitude de ses activités et de ses emplois, son développement exige l'existence au niveau de la ville de plusieurs activités et services (les banques, les compagnies d'assurance, les agences maritimes, les consignataires, les entreprises de manutention, ...).

Le port a besoin aussi de s'appuyer sur une ville riche en termes de ressources productives (matières premières, produits manufacturiers,...) et bien équipée (infrastructures modernes, main-d'œuvre qualifiée, etc.). Le développement du port repose également sur la diversité des activités de son hinterland, qui doivent être aptes à mobiliser le maximum des produits exportables.

De par sa fixité infrastructurelle, le port (et sa ville) doit se muscler pour faire face aux changements de dimensions économiques et stratégiques des autres maillons des chaînes de transport intercontinentales (armements, intégrateurs logistiques, transitaires, chargeurs, etc.).... Le but est de fidéliser la clientèle (Daudet B. et Alix Y., 2012).

D'un autre côté, dans un environnement caractérisé par une concurrence accrue entre les ports à l'échelle mondiale, chaque port doit être capable de fidéliser sa clientèle en faisant face aux changements économiques et stratégiques des modes de transport intercontinentales (armements, transitaires, chargeurs, etc.). Car « l'avenir de chaque port tient dans son efficacité et sa compétitivité, sa capacité à financer son propre développement et dans la volonté des gouvernements locaux à supporter une partie des investissements des infrastructures portuaires »¹.

Les fonctions portuaires ne doivent pas être limitées à la zone portuaire seulement, mais à l'ensemble de la chaîne de transport et de distribution, donnant ainsi plus de valeur ajoutée à la ville. Par conséquent, si le port contribue largement au développement de la ville, celle-ci doit, en contrepartie, mettre à disposition du port un certain nombre de services

¹ **Wakeman R.**, 2003, « Le port comme acteur d'un nouveau développement des villes en Amérique du Nord » In « Villes portuaires, acteur du développement durable », L'Harmattan, p 122.

susceptibles d'améliorer sa performance. En effet, « Ces villes doivent être, tout d'abord, multimodales en raccordant gares, aéroports, plates-formes routières, ports fluviaux ou maritimes et, surtout, capables de capter et de séduire des flux convoités par tous »¹. La ville portuaire doit donc disposer de liaisons de bonnes qualités avec l'étranger (aéroport, autoroute, voie ferrée,...), des plateformes et des services permettant d'attirer des investissements étrangers, d'un enseignement de haut niveau dans le domaine portuaire (Graillot M.A., 1979).

Toutefois, le grand défi que doit surmonter la ville portuaire est de garantir une véritable synergie et complémentarité entre ses différentes fonctions portuaires, industrielles, commerciales urbaines...etc. De ce fait, l'instrument essentiel pour le développement de la nouvelle relation port-ville semble être une planification commune capable de garantir la coordination entre les besoins du développement urbain avec la dynamique portuaire. Elle devrait être soutenue par la concertation permanente entre les acteurs du port et ceux de la ville. En effet, la différence entre l'administration de gestion du port et celle de la ville se traduit, dans la plupart des cas, par une difficulté de concilier une planification de développement commun des deux entités.

¹ **Baudouin T.**, 2001, « Logique des firmes globales, stratégies des villes portuaires et ports français », in Collin M. (coordination) 'Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation', Association Internationale Villes et Ports, Le Havre, p 9

Conclusion

Cette contribution a permis de faire un survol sur l'état de l'art d'un sujet longtemps négligé par les chercheurs en sciences sociales. Elle a essayé d'analyser les concepts utilisés ainsi que les facteurs et les conséquences de l'évolution des interactions ville-port.

Par ailleurs, le discours théorique sur les relations ville-port devient de plus en plus abondant. Mais, il est encore centré sur le monde occidental. En plus, les recherches sont dominées par une analyse morphologique qui rend compte des mutations de l'utilisation du sol entre le port et la ville (interface ville-port). Alors que les études traitant d'autres relations entre le port et son arrière-pays en général restent peu nombreuses (port et dynamique urbaine, port et développement économique de la ville, entreprises liées au port, port et transport, ...).

Globalement, les relations ville-port subissent des mutations relativement semblables et irréversibles à l'échelle mondiale. Pour faire face aux problèmes fonciers, environnementaux et de gestion, le port quitte la ville, et cette dernière envahit les anciennes infrastructures portuaires et diversifie son économie (le tertiaire supérieur). Bref, la séparation physique entre les deux entités devient de plus en plus un phénomène mondial du même que leurs interdépendances économiques et fonctionnelles sont de plus en plus renouvelées.

Bibliographie

- Agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise, 2013, « Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée. Etat des lieux », 99p
- BAUDOIN Thierry, 2001, « Logique des firmes globales, stratégies des villes portuaires et ports français », in COLLIN Michèle (coordination) 'Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation', Association Internationale Villes et Ports, Le Havre, pp. 8-21
- BOQUET Yves, 2014, « La relation ville-port dans les pays asiatiques », Article en ligne, <http://www.revue-urbanites.fr/>.
- Borruey R., 1992, « Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille », in CHALINE C. (Coordination), 1994, « Ces ports qui créent des villes », L'Harmattan, Paris, pp 118-136.
- CHALINE Claude (Coordination), 1994, « Ces ports qui créent des villes », L'Harmattan, Paris. 299p.
- DAUDET Brigitte et Alix Yann, 2012, « Gouvernance des territoires ville-port : empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux », in 'Organisations et territoires', Volume 21, n° 3, pp 41-53
- DAUDET Brigitte, 2012, « Grands projets de villes, grands projets de ports : Quelles échelles spatio-temporelles pour quelles gouvernances? Le cas de la Vallée de Seine. Note stratégique et prospective », Club Territoires maritimes, 25 p
- Direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme, Centre de Documentation de l'Urbanisme (France), 1997, « Ville et port : mutation et recomposition. Note de synthèse et bibliographie », Association Internationale Villes et Ports, 150p.
- DUCRUET César, 2004 « Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation », Thèse du Doctorat en Géographie et Aménagement, Université du Havre, 435 p
- FERARU Andrei, HOLLARD Arnaud, ROZENHOLC Caroline, 2013, «Port et /ou ville portuaire », DEVPORT, 19p
- GRAILLOT M.A., 1979, « Le Havre et son environnement régional » In : CNRS « Villes et ports, développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral », Centre National de la Recherche Scientifique, pp. 189-200.
- GUILLERMIN Bruno, 1994, « La ville et le port, problématique de la limite à Marseille », in Collin Michèle (Direction), « Ville et port, XVIIIe-XXe siècles », L'Harmattan, Paris, pp13-24.

- HESSE Markus, 2010, « Cities, material flows and the geography of spatial interaction: urban places in the system of chains », *Global Networks* 10 N°1, pp 75-91.
- HOYLE Brian, 1989, « Cities and ports: concepts and issues », *Revue VEGUETA* N°3, pp. 263-278.
- JAMALUNLAILI Abdullah, ZAKARIA Ahmad, RAJA NOUR Hafizah, RAJA AMIR Shah et NORAINI Anora, 2012, « Port City Development and Quality of Life in Pasir Gudang Port, Johor, Malaysia », in *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 35, pp. 556-563
- JUGIE Jeanne Hélène, 2014, « L'approche urbaine de la gouvernance ville-port », in 'Port city gouvernance', fondation Sefacil et Association Internationale des Villes Ports (AIVP), Collection Les Océanides, pp. 23-38
- JUGIE Jeanne-Hélène, 2017, « Les relations ville-port : croiser les littératures pour croiser les perspectives », Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et e transport (CIRRELT), Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 40p
- LAVAUD-LETILLEUL Valérie, 2007, « Ports : la tentation du tout-reseau face aux pesanteurs du territoire », actes du colloque 'Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires', Association de Science Régionale De Langue Française, 20p.
- Le Maire Olivier, 2012, « Le défi ville port », Note de Synthèse N°146, Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR), Nantes-Saint Nazaire, 12p
- LO PRETE Mariantonia, 2013, « Quel futur pour les espaces urbains en contact avec le port? Ce que nous apprennent les contentieux. », Colloque International « Futurs Urbains », Université de Paris---Est, 16-18 Janvier 2013.
- OCDE, 2013, «The competitiveness of global port-cities: synthesis Report», Merk Olaf (Eds.), 184p
- VIGARIÉ André, 1979, « Port de commerce et vie littorale », Paris, Hachette, coll. Université, 492 p.
- WAKEMAN Rosemary, 2003, « Le port comme acteur d'un nouveau développement des villes en Amérique du Nord » In « Villes portuaires, acteur du développement durable », L'Harmattan, pp. 119-131.
- WOLKOWITCH Maurice, 1979, « Les rapports entre espaces portuaires et espaces urbains : l'exemple de Marseille », in « Villes et ports, développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral », Centre National de la Recherche Scientifique, pp. 163-173.