

## Conseil scientifique

Gilles Andréani  
Christian de Boissieu  
Yves Boyer  
Frédéric Bozo  
Frédéric Charillon  
Jean-Claude Chouraqui  
Georges Couffignal  
Alain Dieckhoff  
Julian Fernandez  
Robert Frank  
Stella Gervas  
Nicole Gnesotto  
Pierre Grosse  
Pierre Jacquet  
Christian Lequesne  
Françoise Nicolas  
Marc-Antoine Pérouse de Montclos  
Fabrice Picod  
Jean-Luc Racine  
Frédéric Ramel  
Philippe Ryfman  
Ezra Suleiman  
Serge Sur

## Équipe de rédaction

Rédacteur en chef  
Serge Sur  
Rédacteur en chef adjoint  
Jérôme Gallois  
Rédactrices-analystes  
Céline Bayou  
Ninon Bruguière  
Secrétaire de rédaction  
Anne-Marie Barbey-Beresi  
Traductrice  
Isabel Ollivier  
Secrétaire  
Marie-France Raffiani

## Cartographie

Thomas Ansart  
Patrice Mitrano  
Antoine Rio  
(Atelier de cartographie de Sciences Po)

## Conception graphique

Studio des éditions de la DILA

## Mise en page et impression

DILA

Contactez la rédaction :

QI@dila.gouv.fr

Retrouver  
Questions internationales sur :



Questions internationales assume la responsabilité du choix des illustrations et de leurs légendes, de même que celle des intitulés, chapreaux et intertitres des articles, ainsi que des cartes et graphiques publiés.

Les encadrés figurant dans les articles sont rédigés par les auteurs de ceux-ci, sauf indication contraire.

**L**e dossier de la présente livraison de *Questions internationales* est donc consacré aux grands ports mondiaux. On pourrait se demander si le sujet rentre bien dans ses champs d'intérêts, les relations internationales au sens large du terme. N'appartient-il pas plutôt à des questions techniques, à la chambre des machines des espaces maritimes, qui soulèvent des questions plus visibles et plus pressantes, piraterie, pollution, surexploitation des ressources halieutiques, controverses voire tensions entre États qui développent leur emprise sur les mers côtières, voire utilisent leurs revendications ou possessions d'îles plus ou moins lointaines pour étendre leur territoire maritime ? La maîtrise et la gouvernance des mers ne sont-elles pas le véritable sujet, hautement politique c'est-à-dire noble, alors que les ports évoquent plutôt phares et balises, quais et grues, activités privées, passages fugaces, l'ordinaire de la vie quotidienne, simple et tranquille ?

En réalité, si la dimension politique est sous-jacente, car largement recouverte par le registre économique, les ports, et surtout cette catégorie récente, les grands ports mondiaux, présentent un intérêt multiple pour les relations internationales. Point de jonction entre terre et mer, chemin obligé de l'essentiel des échanges internationaux de marchandises et de matières premières, aboutissement des grandes voies maritimes et articulation du transport multimodal, ils commandent la vie économique internationale, ils sont un instrument et un baromètre de la mondialisation concrète. Leur concurrence conduit à modifier les équilibres de puissance entre États, à tout le moins reflète leurs évolutions, même s'ils relèvent d'une compétition pacifique qui ne retient guère l'attention des médias. Pour autant, des préoccupations stratégiques s'y attachent également. Au-delà de l'existence de bases navales à statut particulier, les ports concentrent nombre de problèmes de sécurité – trafics clandestins, dont l'immigration, intrusions diverses, risques liés au terrorisme et à la prolifération des armes de destruction massive, le tout renforcé par l'opacité des conteneurs qui débarquent par centaines de milliers sur leurs quais.

Pour les rubriques récurrentes de *Questions internationales*, les « Regards sur le monde » prolongent le dossier avec l'histoire des deux grands canaux interocéaniques de Suez et de Panama, dont l'importance n'a pas faibli. Retour sur terre avec une analyse de l'influence iranienne en Irak, d'une actualité brûlante. Également avec les « Questions européennes », et une étude sur l'évolution politique de la Norvège, entre deux modèles, celui de la social-démocratie et celui d'une droite populiste en voie d'ascension. Et puisque ce numéro traite des mouvements et passages, les « itinéraires de *Questions internationales* » s'intéressent à une situation rare mais non exceptionnelle, celle du changement de capitale au sein d'un État récemment indépendant : en Côte d'Ivoire, quatre capitales se sont succédé, et Yamoussoukro est devenue en 1983 capitale administrative cependant qu'Abidjan demeure capitale économique – un port, toujours.

# Les grands ports, territoires de la mondialisation

Les ports évoquent immédiatement un imaginaire poétique, que littérature puis cinéma ont abondamment illustré, notamment la littérature policière mais aussi sociale. On pourrait à cet égard distinguer ce qui relève de la terre, trafics, contrebande, évasions, monde opaque des dockers, et ce qui est propre à la mer, rudesse de la vie des marins, pénibilité du travail des pêcheurs. Entre les deux, plus bénignes ou ludiques, les aventures des escales. Même si navires et transport maritime ont connu de nombreuses mutations au cours des temps, les ports ont un immense passé. Ils ont toujours appartenu à l'histoire humaine : certains ne prenaient-ils pas le Pirée pour un homme ? Ouverts sur les vastes océans ou sur des mers intérieures, ils sont du côté terrestre un espace clos : qui ne se souvient de Gabin en Pépé le Moko, les mains accrochées aux grilles du port d'Alger, regardant s'éloigner le navire qui emporte son ultime promesse de salut ?

Ouverture, clôture, passage obligé mais hérissé de contraintes, symbole de la transition entre la finitude terrestre et l'indéfini des espaces fluides. Image contemporaine aussi des loisirs qui emmènent des passagers habitués à la routine et à la grisaille urbaines dans des croisières parfumées, ensoleillées et colorées, moments d'apparente liberté – en réalité entassement d'une humanité indifférenciée dans des immeubles flottants qui font des ronds dans l'eau, avec de brefs arrêts dans d'autres ports pour acheter de la bimboloterie. Les ports mondiaux sont tout autre chose, une catégorie particulière, une composante des relations inter-

nationales, des instruments de la mondialisation. Ils sont dominés par des considérations froidement rationnelles, des logiques de cartes plus que de territoires, et les cartes s'imposent aux territoires, cartes et plans pour lesquels espaces et nature dessinent un monde abstrait, celui de la rentabilité, de la concurrence, des interfaces et des réseaux.

## Ports et grands ports mondiaux

### La dynamique des ports

Foin en effet des images anachroniques, qui ne correspondent pas à la réalité des grands ports mondiaux. Sans doute les ports conservent-ils leurs utilisations traditionnelles, et avec elles leurs parts de rêve. Voici quelques décennies, lors de l'une de ces tournées provinciales qu'il affectionnait, le général de Gaulle saluait Fécamp : « Fécamp ! Port de mer, et qui entend le rester ! ». Cet apparent truisme suscitait alors les brocards des commentateurs. Aujourd'hui l'on peut se demander si en France existent bien des ports mondiaux, tant le pays semble tourner le dos à la mer. Le salut gaullien soulignait que, même appuyés sur des facilités naturelles, les ports sont des créations humaines, soumis à une finalité et à des contraintes économiques, qu'ils vivent et meurent, que leur histoire transforme leurs utilisations et leur importance. C'en est fini des grands transatlantiques qui amenaient en Europe les vedettes d'outre-Atlantique et remportaient au Nouveau Monde des hordes

d'émigrants, et adieu les lignes coloniales des ports européens. Politique, économie et technologie ont eu raison d'eux. Quant aux migrants, ils dérivent désormais à tout risque en mer, ou stagnent dans les ports où ils ont échoué, sans perspectives de passage légal.

Les ports peuvent bien s'appuyer sur des réalités physiques, baies, embouchures fluviales, dépendre de la profondeur des eaux, des chenaux navigables, les considérations humaines prévalent : proximité des grandes agglomérations, prospérité des économies, capacités technologiques, qualité de la logistique, accessibilité des transports... Les ports sont ainsi des constructions volontaires, de plus en plus à mesure qu'ils se développent, parfois même en mer comme îles artificielles, et leur gestion doit concilier des intérêts multiples, nationaux, internationaux et locaux, publics et privés, intérêts dont l'équilibre est mobile et la dynamique permanente. L'évolution des ports n'a pas pour autant fait disparaître la gamme de leurs usages, ports de pêche, hauturière ou locale, de plaisance, de passagers – cette dernière catégorie tendant à se limiter aux croisières et aux ferries à relativement courte distance, le transport massif à longue distance de passagers ayant été capté par le transport aérien.

L'importance stratégique des ports demeure également, qui est davantage tributaire de considérations géopolitiques que de leurs capacités propres. Cette importance dépend aussi des circonstances, elle est aléatoire et intermittente. C'est ainsi que, dans la Manche, Louis XVI, suivi par Napoléon, entreprit de développer la base navale de Cherbourg et décida de construire une très vaste rade artificielle. Elle subsiste mais n'a guère eu de rôle majeur qu'après le débarquement en 1944, pour l'approvisionnement logistique des Alliés, renforçant le port artificiel d'Arromanches, rapidement dispersé par la tempête. Les espaces côtiers dans le monde sont constellés de bases navales de divers types, discrètes, peu accessibles et très protégées, et leur réseau est durablement dominé par les États-Unis, cependant que la Chine s'efforce d'étoffer le sien à partir de son territoire terrestre tout en élargissant progressivement les cercles.

Toutes ces bases ont en commun un strict contrôle public et la culture du secret quant à leurs activités, ce qui les oppose à la dynamique des grands ports commerciaux.

### **Marchandises et ports mondiaux**

Pour ces ports en général, les considérations économiques dominent. Cela est particulièrement manifeste avec les grands ports mondiaux, ceux dont le trafic est d'importance internationale, en provenance et à destination d'autres continents. Leur apparition, leur développement et leur répartition géographique sont étroitement liés à la croissance des échanges intercontinentaux de marchandises, à laquelle il est clair que la mondialisation économique a donné un élan puissant et toujours en mouvement. On sait que plus de 80 % des échanges physiques de biens sont réalisés par voie maritime. Rien d'étonnant dès lors si, au cours des dernières décennies, la multiplication et l'expansion de ces espaces portuaires à utilisations plurielles ont caractérisé les puissances émergentes, surtout l'Asie et d'abord la Chine, en suivant le chemin des grandes voies maritimes. Ces espaces portuaires, mi-terrestres mi-maritimes, qui ne se résument pas à la frange côtière mais innervent tout un hinterland, appartiennent avant tout à un univers industriel et marchand, lié à la circulation des biens physiques de toute nature, matières premières, produits transformés. Ils génèrent leur propre activité locale en même temps que leurs voies de communication terrestres.

Hérissés de grues et de portiques, les grands ports mondiaux sont les articulations du commerce mondial de marchandises, aujourd'hui enfermées dans des conteneurs qui s'empilent sur des quais interminables, en transit vers des ailleurs multiples, élément nodal de l'univers industriel global. La complexité des espaces portuaires s'est accrue en même temps que leur diversification. Leur gigantisme, accru avec la taille et la contenance des navires, ne les empêche pas d'être un modèle réduit et comme un condensé des activités humaines, allant de la manutention la plus modeste à l'organisation informatique la plus évoluée en passant par la mécanisation la plus