

Partie I - Le management des places portuaires : objet et cadre d'analyse

Après avoir présenté les différentes notions relatives à l'entité portuaire (qui semblent pour le non-initié assez confuses), cette première partie vise à représenter, de manière simplifiée, la dynamique fonctionnelle d'une place portuaire.

Il s'agira ensuite de souligner l'émergence du management portuaire et d'identifier son champ d'application.

I Du port à la place portuaire

L'étude des places portuaires souligne, en premier lieu, l'importante confusion qui règne sur l'objet même de l'analyse.

Ainsi, d'emblée nous devons noter l'inexistence en droit positif de la notion de ports maritimes. Ainsi, selon Rezenthel [1995], « non seulement aucun texte ne donne une définition précise du port maritime, mais parfois un même texte comporte des notions différentes qui s'y rapportent, créant ainsi la confusion ». Il en résulte (ce n'est sûrement pas la seule cause) un trouble important et les notions se mêlent les unes aux autres dans la confusion générale. Ainsi, les notions de port, de Port autonome, d'autorité portuaire, de communauté portuaire ou bien encore, de place sont utilisées, très souvent, de manière indifférenciée.

Cette surprenante imprécision appelle une clarification des termes et des concepts si l'on veut se saisir de la problématique portuaire.

1 Qu'est-ce qu'un port ?

Un port c'est d'abord un lieu où les bateaux peuvent trouver refuge et s'abriter des turbulences de la haute mer.

Mais dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement « un ensemble d'installations conçues et

Photographie extraite du site :

[LE PORT DE COMMERCE DE CHERBOURG](#)



exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.»[Baudelaire, 1979].

Un port est un ensemble d'outillages spécialisés situés à l'interface de deux modes de transport.

Le port est donc une interface, « une aire de contact entre les deux domaines de la circulation terrestre et de la circulation maritime... » [Vigarié, 1979]. Selon cette acception, le port s'assimile alors, pour l'essentiel, à un "outil" dont la mission est d'assurer le transfert de marchandise et la continuité de son transport.

Mais le terme « port » est souvent complété et qualifié pour désigner tantôt ses fonctions ou sa géographie, tantôt son statut et son mode de gestion.

1.1 Les ports maritimes et fluviaux

En réalité, seule la Convention de Genève du 9 décembre 1923 nous indique que « sont considérés comme des ports maritimes, les ports fréquentés par les navires de mer servant au commerce extérieur. » [Rezenthel, 1995]. C'est sur la base de cette définition que l'on différencie par exemple les ports de Rouen ou Nantes, considérés comme des ports maritimes d'estuaires et les ports de Strasbourg ou Paris qui sont catalogués en tant que ports fluviaux. L'imprécision évidente de la notion de port maritime conduit inévitablement à des hésitations juridiques. Si officiellement la distinction n'est pas aisée, dans la pratique, les ports fluviaux, appelés plus judicieusement ports intérieurs, se distinguent essentiellement des ports maritimes par leur position géographique et par leur mission économique.

<http://www.portdelille.com/>

Selon la direction du port de Lille, « les ports intérieurs sont généralement plus proches des centres urbains et ils sont plus impliqués dans des sujets d'intérêt général comme le transport des ordures et les plans de déplacement urbain ». Notons tout de même que les ports intérieurs peuvent être complémentaires aux ports maritimes en leur servant de base arrière, notamment pour le trafic de conteneurs.

1.2 Port de commerce et port militaire

Les ports de commerce sont des ports dont l'activité est essentiellement marchande ; c'est le commerce de marchandises (et l'ensemble des services qui en résulte) qui constitue sa principale activité. Notons néanmoins que « le développement des chargements unitaires accélère le passage des marchandises et fait disparaître des ports des activités commerciales comme les bourses de marchandises » [Bauchet, 1991].

Ce type de port oriente alors ses actions commerciales essentiellement dans deux directions distinctes : l'hinterland d'une part, c'est-à-dire vers l'intérieur du pays pour attirer du trafic d'éventuels chargeurs ou commissionnaires de transport ; vers la mer, d'autre part, afin de multiplier les destinations et d'intensifier les dessertes maritimes.

A titre d'exemple le port de Marseille est un port de commerce depuis son origine soit 620 av.JC. En effet, grâce à une position géographique intéressante dans l'espace économique de l'Antiquité (monde Méditerranéen), le port de Marseille s'organise dès l'origine en vue du commerce au loin [Garcia, 1992].

Les ports militaires, de nature évidemment différente, ont pour mission essentielle d'abriter et de favoriser l'utilisation des navires armés spécialement pour la guerre. Cette mission suppose des structures, des compétences spécifiques, des métiers contingents à ce type d'activité et implique, d'un point de vue sociologique, une "atmosphère" particulière. C'est le cas du port de Brest et de son célèbre arsenal, qui constituait pour certains observateurs « un modèle de port militaire au XIX^e siècle » [Boulaire, 1994].

Néanmoins, à l'exception de quelques cas, les ports de commerce et de guerre n'ont souvent, et pendant longtemps, décrit qu'une seule réalité. La création même du port du "Havre de grâce", le 13 Avril 1517 par François 1^{er}, est un bon exemple de cette entité duale (commerçante et militaire).

Par conséquent, les ports assuraient très largement jusqu'au XIX^e siècle cette double fonction. C'est essentiellement la révolution de la

vapeur qui a considérablement renforcé le rôle et la spécificité des ports de commerce, jusqu'à créer parfois une scission. Néanmoins, on trouve encore dans les grands ports maritimes de commerce français une trace inexorable de cette dualité séculaire : la coexistence, dans les capitaineries, d'officiers de la marine marchande (commerce) et de la marine nationale (militaire), par exemple.

1.3 Port de pêche et port de plaisance

Photos extraites
du site :
[Port de pêche de la
Turballe.](#)

Un port de pêche peut se définir comme un port dont les installations permettent l'accueil, la sécurité et les opérations des navires équipés pour la pêche.



En revanche, les ports de plaisance (uniquement) sont « des ports artificiels affectés à la navigation sportive ou touristique et aménagés sur le domaine public maritime ou fluvial » [Dufau, 1997].

[Photo : port de Herel-Granville](#)

