

## **DEVPORT 3**

### **PORTS, TRANSPORT MARITIME ET DEVELOPPEMENT REGIONAL** Globalisation, jeux d'échelles et environnements

**15-16 Octobre 2020**  
**Le Havre (France)**

---

La troisième édition du colloque international DEVPORT sur les ports, le transport maritime et le développement régional aura lieu les 15-16 (17) octobre 2020 au Havre. Elle fait suite au succès des deux premières éditions et s'inscrit dans le prolongement du projet DEVPORT visant à développer un réseau de chercheurs travaillant sur les problématiques maritimes et portuaires et sur les impacts terrestres de ces activités.

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international. Il constitue un élément moteur de la mondialisation. Après le ralentissement de 2008, le trafic portuaire mondial a repris sa marche en avant. Plus de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur est réalisée par la mer ; ces proportions sont encore plus élevées dans le cas de la plupart des pays en développement. Cette croissance continue du transport maritime soulève d'importantes questions sur l'évolution du rôle de nœuds dans le transport mondial et de la chaîne de valeur, telles que la mondialisation, le commerce et le développement, la durabilité environnementale, la sécurité énergétique et le changement climatique.

Les innovations dans les transports de marchandises ont facilité le développement de systèmes de distribution et de production flexibles, localement et à l'échelle mondiale. Elles ont favorisé l'émergence d'une économie de plus en plus spécialisée et globalisée. Dans le même temps, les réseaux maritimes ainsi que leurs politiques et stratégies sous-jacentes sont de plus en plus complexes.

Au-delà des questions de marché, les changements structurels dans le commerce international et l'évolution du transport maritime ont une incidence directe sur les ports et leurs environnements. Par conséquent, ces éléments et leurs caractéristiques récentes doivent être examinés. Aujourd'hui, l'évolution du transport maritime mondial est le résultat d'une dynamique conjuguant intensification et redistribution des flux d'échanges internationaux et progrès technologiques dans un respect de l'environnement et du contexte géopolitique et sécuritaire.

Les stratégies des armements, à la recherche d'économies d'échelle, ont conduit dans un premier temps au gigantisme naval ; elles se manifestent désormais par des alliances entre armateurs. Celles-ci doivent dépasser ces seuls aspects en intégrant le rôle central des entreprises de manutentions dans la performance des terminaux et dans la recomposition portuaire mondiale, ou encore les développements rapides et récents de nouveaux secteurs dans le shipping comme celui de la croisière.

Le colloque DEVPORT est interdisciplinaire (géographie, histoire, aménagement, urbanisme, économie, transport international de marchandises en général...). Au cours de ce colloque, il s'agira de comparer les différentes approches disciplinaires et méthodologiques. Ainsi, les auteurs sont invités à soumettre leurs articles en relation avec les thèmes suivants (liste non exhaustive) :

✓ **Ports moyens, petits ports et port périphériques**

Le développement du système portuaire semble être concentré dans les grands ports, qui attirent un important trafic conteneurisé. Ces grands ports traitent une écrasante majorité des marchandises transportées. Dès lors, ils constituent une unité pertinente pour analyser les points de rencontre des différentes échelles, du local au global. Les études des grands ports dominent la recherche sur le transport maritime.

Toutefois, le monde portuaire se caractérise également par la permanence de ports moyens qui desservent souvent des arrière-pays moins étendus, notamment dans des espaces considérés comme périphériques. Ces ports sont peu étudiés par la géographie maritime et encore moins par les approches économiques. Il s'y joue pourtant des questions de développement territorial qui justifient un regard plus approfondi sur l'inscription de ces ports dans un système maritime globalisé et dans leur territoire.

D'ailleurs, les maritimistes savent que les tonnages importants ne sont pas synonymes automatiquement de puissance et de rayonnement portuaire. Ce procédé possède également ses propres limites comme l'absence de prise en compte de la valeur ajoutée d'une marchandise. En effet, d'autres critères que les tonnes de marchandises manutentionnées peuvent être examinés pour mesurer l'activité et la vigueur des ports, c'est le cas par exemple des lignes régulières ou de l'emploi lié à l'activité maritime. Aussi, il convient de relativiser la notion de grandeur en fonction de la diversité des façades maritimes (un petit port chinois apparaîtrait tel un grand port sud-américain) ou encore d'analyser comment la concentration peut engendrer des difficultés pour les ports « mineurs » du réseau.

✓ **Gouvernance, acteurs, territoires et institutions**

Les questions autour du statut institutionnel des ports, les enjeux et conséquences des choix privilégiés, seront débattus. Au-delà des particularités propres à chaque État et à chaque port, il existe une profonde convergence mondiale dans l'adaptation des régimes de gestion portuaire à un environnement économique et juridique libéralisé. Toutefois, les ports évoluent selon deux dynamiques complémentaires. La première, d'ordre organisationnel, appelle une coordination de différentes fonctions de nature logistique, industrielle, marchande ou administrative afin de capter et d'optimiser les flux. La seconde, d'ordre décisionnel, met en œuvre l'exercice de l'autorité, lié à l'encadrement des activités et à l'élaboration de stratégies pour développer l'organisme portuaire et l'adapter au changement. Dans ce cadre, la notion de communauté portuaire nous intéresse particulièrement ; voire celle de « place portuaire ». Les logiques d'acteurs privés et publics doivent être prises en considération. L'étude des processus décisionnels permettra de mettre en lumière des dynamiques de coopération, mais également des logiques antagoniques. L'objectif est de mieux comprendre les pratiques collaboratives qui peuvent ou non exister, de saisir en quoi les mutations récentes de l'économie maritime affectent localement ces communautés d'acteurs, d'interroger le rôle de l'autorité publique dans les ports.

✓ **Changement climatique, environnement et durabilité**

Les liens entre transport maritimes et environnement sont duals. En effet, les transports maritimes ont des conséquences environnementales parfois fortes, notamment en termes de rejets. L'adaptation des transports maritimes passe tout aussi bien par un déploiement réglementaire que par une adaptation technique. Le développement du GNL comme carburant et l'apparition de nouveaux types de motorisations en sont des illustrations.

D'un autre côté, le réchauffement climatique participe à la création d'un nouveau cadre impactant les circulations maritimes et les infrastructures portuaires. Ainsi, la fonte des glaces dans l'Arctique amorcée avec le changement climatique pourrait ouvrir de nouvelles routes maritimes qui permettraient d'éviter le passage par le canal de Suez ou le canal de Panama, et de raccourcir considérablement les trajets.

✓ **Intermodalité et prolongements terrestres**

Les ports, véritables « nœuds fonctionnels », sont en situation de concurrence. Ils sont confrontés aux exigences des armateurs, eux-mêmes mis en concurrence par les chargeurs à la recherche d'un service de transport « porte-à-porte » rapide, sécurisé et moins coûteux. Dans ce contexte, La question du renforcement des relations intermodales entre le port et son arrière-pays, voire son avant-pays, est primordiale pour la compétitivité de celui-ci. Cette intermodalité qui doit garantir un cheminement porte à porte passe par la mise en œuvre d'infrastructures tels les corridors et ports secs. Elle vise également à intégrer les stratégies des entreprises de transport et/ou logistiques afin de garantir l'intégration des réseaux et des services.

Néanmoins, la concurrence modale routière freine le développement du transport maritime à courte distance. Les possibilités pour le développer sont multiples, mais les conditions de sa compétitivité doivent être étudiées de près, notamment en analysant le contexte géographique, économique et géopolitique de chaque projet. Aussi les politiques et stratégies portuaires sont de plus en plus complexes et nécessitent des angles d'approche divers et multidisciplinaires.

✓ **Approche régionale normande**

La Normandie concentre sur son territoire le plus important complexe portuaire français et le quatrième d'Europe. Celui-ci est concurrencé sur son hinterland proche par les ports du « Range Nord ». Cette dynamique représente un enjeu, un défi, auquel se confrontent les ports normands, mais également l'ensemble du territoire régional. Les relations entre ports et territoires sont en effet nombreuses. Le territoire doit constituer une ressource dans le développement économique portuaire. Réciproquement, le port doit participer au développement urbain/régional. Il ne s'agit plus de traiter deux processus distincts, qui entreraient en interaction de façon épisodique et indirecte, mais d'identifier les ressorts d'un enrichissement mutuel. Les grands ports (Rouen et Le Havre) traitent une écrasante majorité des marchandises transportées par voie maritime. Ils constituent une unité pertinente pour analyser les points de rencontre des différentes échelles, du local au global. Toutefois, malgré le processus de concentration portuaire, l'écosystème portuaire normand se caractérise aussi par la permanence de petits ports qui assument des fonctions plus locales et desservent des arrière-pays moins étendus. Cette dimension territoriale trouve une résonance particulière dans le contexte de réorganisation de la région (fusion) et d'affirmation de cet échelon dans la gouvernance portuaire.

Les propositions de communication (en français ou en anglais) doivent être envoyées avant le **1<sup>er</sup> mars 2020** ici : <https://devport2020.sciencesconf.org/submission/submit>

en respectant les consignes suivantes :

- résumé d'une page A4 maximum, Times New Roman 12 points,
- titre, auteur(s), fonction(s), affiliation(s),
- mots-clés (maximum cinq),

Les communications retenues seront annoncées avant le 1<sup>er</sup> juin 2020.

La date limite de remise de l'article complet est le 30 aout 2020.

Les présentations seront limitées à 20 minutes afin de valoriser le débat et la discussion.

Les **articles en français** pourront être soumis aux ***Cahiers Scientifiques du Transport*** dans le cadre d'un numéro spécial.

Les articles en anglais pourront être soumis à la revue *Regional Formation and Development Studies* dans le cadre d'un numéro spécial ou à *Transactions on Maritime Science*.

---

### **Appel à poster**

A l'occasion de la 3<sup>ème</sup> conférence DEVPORT, aura lieu une exposition de posters scientifiques réalisés par de jeunes chercheurs.

Si vous souhaitez déposer votre projet, l'appel à candidature est ouvert jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2020.

Les jeunes chercheurs intéressés soumettront leurs projets de posters en faisant figurer :

- Le nom et le prénom du jeune chercheur et son adresse électronique ;
- Le titre de sa thèse et le(s) nom(s) de sa/son/ses directeur/rice(s) de recherche ;
- Le titre du poster ainsi que quatre mots clés.

Un prix du meilleur poster sera remis à l'issue du colloque.

---

### **Comité d'organisation :**

Arnaud Serry, Maitre de conférences (Géographie) - Université Le Havre Normandie (France)

Lilian Loubet, Maitre de conférences (Aménagement & Urbanisme) - Université Le Havre Normandie (France)

Ronan Kerbiriou, Ingénieur d'études - Université Le Havre Normandie (France)

François Raulin, Ingénieur de recherche - Université Le Havre Normandie (France)

Clément Méjane, Ingénieur d'études - Université Le Havre Normandie (France)

## **Comité scientifique :**

Le comité scientifique est composé des membres suivants :

Antoine Beyer, Professeur - Université de Cergy-Pontoise (France)

Arnaud Banos, Directeur de Recherche - UMR CNRS IDEES (France)

Yves Boquet, Professeur - Université de Bourgogne (France)

Yann Bouchery, Professeur Associé, Kedge Business School (France)

Joachim Daduna, Professeur - École de Droit et d'Economie de Berlin (Allemagne)

Dimitrios Dalaklys, Associate Professor - World Maritime University (Suède)

Olivier Faury, Professeur assistant - Ecole de Management de Normandie (France)

Antoine Frémont, Directeur scientifique adjoint, IFSTTAR (France)

Esa Hämäläinen, Professeur - Université de Turku (Finlande)

Olivier Joly, Maitre de conférences - Université Le Havre Normandie (France)

Estelle Kabran, Enseignant-chercheur, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Bruno Lecoquierre, Professeur - Université Le Havre Normandie (France)

Sabine Limbourg, Professeure - HEC Liège (Belgique)

Lilian Loubet, Maitre de conférences - Université Le Havre Normandie (France)

Xavier Martinez de Osés, Professeur - Université de Catalogne (Espagne)

Adolf K.Y. Ng, Professeur - Université of Manitoba (Canada)

Catalin Popa, Maitre de conférences - Académie Navale de Roumanie (Roumanie)

John Preston, Professeur - Université de Southampton (Angleterre)

Arnaud Serry, Maitre de conférences - Université Le Havre Normandie (France)

Ligita Šimanskienė, Professeure - Université de Klaipėda (Lituanie)

Elen Twrdy, Professeure - Université de Ljubjana (Slovénie)

Adam Weintrit, Professeur - Université Maritime de Gdynia (Pologne)