

# PRÉFACE

---



Dr Yann ALIX  
Délégué Général  
Fondation SEFACIL

Esthétique et politique, sentimentale et mentale, stratégique et tellement géographique : la carte demeure indissociable de la découverte, de l'éducation et du partage de connaissances. *L'Atlas des ports en Europe* s'inscrit dans cette tradition qui, des thalassocraties orientales méditerranéennes aux portulans portugais en passant par les atlas maritimes hanséatiques, fait la réputation des écoles européennes de géographie.

Publiée à Paris en 1911, Onésime Reclus concluait sa préface de l'incomparable *Grande Géographie Bong Illustrée – Les pays et les Peuples* par une formule aussi lapidaire qu'efficace :

« Être compris, être lu sans fatigue. »

Affubler à la carte et aux atlas la faculté de renseigner sans effort et d'informer sans contrainte : cela corroborerait l'adage qui veut qu'une carte vaut mille mots. Toutefois, des modélisations chorématiques de Roger Brunet aux connectivités de réseaux d'allures pyrotechniques de César Ducruet, les représentations de l'espace géographique ne cessent de se renouveler dans un souci de diffusion du savoir et des connaissances de notre discipline. Sous la direction d'Arnaud Serry, le présent travail de l'équipe DEVPORT constitue une nouvelle illustration originale de ces nouveaux supports cartographiques qui mêlent rigueur de la démarche scientifique et originalité de représentations didactiques.

Avec cet Atlas, c'est toute la complexité d'une toile portuaire européenne qui se déroule, entre concurrences et complémentarités, capillarités de réseaux et interdépendances des corridors de transport. De la délimitation des arrière-pays aux représentations des parts modales, de l'organisation de transport aux analyses des flux selon une matrice origine-destination, les auteurs dépassent les traditionnelles cartographies des trafics portuaires pour apporter d'indéniables valeur-ajoutées aux lecteurs. Cela rappelle les travaux pionniers du professeur belge Jacques Charlier qui, en cartographiant des arrière-pays selon les différentes typologies de marchandises, redessinait les interrelations concurrentielles entre les ports de la rangée portuaire ouest-européenne car il estimait que tous les trafics n'avaient pas les mêmes résonances et pondérations économiques.

Avec trois zooms régionaux, les cartes et graphiques combinent différentes échelles de lecture pour appréhender avec justesse la complexité territoriale qui anime de nouvelles formes de compétition interportuaire. En ayant recours à des outils méthodologiques adaptés, les auteurs fournissent un panorama complet des enjeux économiques et logistiques qui se jouent autant sur l'avant-pays maritime que sur l'arrière-pays terrestre. Le géographe canadien Brian Slack mettait en garde en 1993 que les ports commerciaux ne devaient pas devenir de simples pions dans le grand jeu logistique et maritime mondialisé. Un quart de siècle plus tard, le travail en présence souligne combien le port doit demeurer un chef d'orchestre légitime. Les acteurs de la communauté portuaire doivent œuvrer tous les jours pour consolider et fidéliser des flux essentiels pour la création d'emploi et la

génération de valeur. De la formidable artère naturelle que représente le corridor séquanien aux perspectives septentrionales de la Baltique, le détour régional de l'atlas soulève combien l'Europe demeure un continent d'une exceptionnelle densité et diversité logistique.

À l'heure de l'accélération numérique, de la digitalisation de la *supply chain* et de la révolution autour de la donnée, produire un atlas peut paraître pour le moins obsolète puisque l'instantané coloré d'une carte devient désuet avant même son impression. Les auteurs ont conjugué avec cette immuable contrainte en ajoutant des analyses qui projettent le travail bien au-delà de l'ouvrage.

Je ne saurai conclure sans reprendre l'universalité des mots rédigés de nouveau par Onésime Reclus dans sa préface :

« Pourquoi, se sont dit quelques zéloteurs de la fraternité des hommes et surtout les fervents du commerce, pourquoi ne créerait-on pas une langue universelle, supranationale, que chacun apprendrait en dehors de sa langue maternelle, pour s'entretenir d'un bout du monde à l'autre bout avec ses frères, ses acheteurs ou ses vendeurs ? »

Je continue de penser que tous les atlas du monde participent à la construction vivante de cette langue universelle qui permet de trouver son chemin, où que vous vous trouviez, où que vous alliez...

**Bonne aventure !**

# AVANT-PROPOS

---





L'équipe DEVPORT (<http://www.projet-devport.fr/>), de l'UMR IDEES, présente son *Atlas, des ports et des cartes en Europe*.

Cette première aventure dans la réalisation d'un atlas a pour objectif principal de diffuser des données, des réalisations cartographiques et des réflexions menées lors de différents projets, notamment dans le cadre de CLASSE 2 (Corridors logistiques : application à la vallée de la Seine et son environnement), projet soutenu par la région Normandie et l'Union européenne.

Cet ouvrage propose des éléments de compréhension de la géographie maritime et portuaire européenne. Des choix sont faits. Par exemple, certains ports, parmi lesquels ceux d'un trafic inférieur à 20 millions de tonnes, sont exclus des cartes globales. Ainsi, il ne se veut en aucun cas exhaustif mais braque ses projecteurs sur des thématiques particulières (conteneurisation, roulier ou encore gaz naturel liquéfié et croisière) ainsi que sur des espaces pluriels, révélateurs de la diversité portuaire sur le continent (Europe élargie, mer Baltique, Rangée Nord européenne et même la vallée de la Seine). Cette multiplicité des échelles et les choix thématiques en constituent sa principale originalité.

L'atlas permet aussi de retrouver rapidement des chiffres sur les tonnages des principaux ports européens ainsi que des ports moyens, qu'il s'agisse des échanges de marchandises en vrac ou conteneurisées. Il offre également au lecteur une vision plus régionale de ces chiffres, des dynamiques portuaires ainsi que des approches spécifiques grâce à des cartes, tableaux, graphiques ou photographies brièvement commentés. Si l'analyse repose sur la constitution d'une base de données la plus pertinente possible, il convient de préciser par ailleurs la difficulté d'obtenir des statistiques harmonisées à l'échelle européenne.

Cet atlas se caractérise aussi par la volonté de proposer des réalisations graphiques et cartographiques originales que ce soit dans le fond ou sur la forme. Dans le même esprit, il intègre des données peu (ou pas) utilisées dans les travaux en géographie maritime comme celles issues du Système d'Identification Automatique (AIS) récoltées dans le cadre de la plateforme CIRMAR. Cette utilisation de données « moins conventionnelles » que nous avons rassemblées, produites, renforce le caractère original de plusieurs de nos approches qui viennent en réalité contrebalancer certaines limites méthodologiques rencontrées lors de données statistiques institutionnels (ports, instituts statistiques nationaux, eurostat...).

Ainsi, la première partie de l'atlas  est consacrée à une approche plutôt globale, à l'échelle continentale. Elle constitue quantitativement le cœur de l'ouvrage. Les zooms successifs de la seconde partie , puis l'approche régionale centrée sur l'espace Baltique  de la troisième section viennent mettre en avant les éléments d'uniformité européenne ainsi que la persistance des particularismes régionaux. Enfin, l'approche plus localisée autour du corridor que constitue l'Axe Seine  vient enrichir la réflexion et l'intérêt de cet atlas consacré aux ports en Europe.