

## Port

Un **port** est le lieu d'accueil des navires. Le géographe André Vigarié (1979) le définit comme un lieu de contact entre un **avant-pays** (*foreland*) et un **arrière-pays** (*hinterland*). Antoine Frémont (1996) reprend ce triptyque (port, avant-pays, arrière-pays) pour théoriser un « triangle magique » et définir le port comme une **interface**. Il reçoit et projette des **flux** depuis chacun de ces deux espaces, se positionnant comme un lieu de concentration des échanges. Le port apparaît ainsi comme un dispositif sous la forme d'une surface de contact entre un espace aquatique et un espace terrestre. Il est, selon Roger Brunet (1992, p. 396), le « lieu d'un transbordement de personnes ou de marchandises entre terre et eau ». Le port peut ainsi être fluvial ou maritime.

En tant que **lieu de contact**, le port est aussi un lieu de **métissages**, comme en témoigne la **lingua franca** qui se développe dans les ports méditerranéens à l'époque médiévale pour permettre les échanges, ou le **pidgin** en Asie de l'Est. L'importance du commerce maritime dans le cadre de la **mondialisation** permise par la révolution des transports maritimes a accru l'importance spatiale et stratégique des ports de commerce mais elle a aussi entraîné leur transformation et leur mise en contact par des réseaux de transports pour former des **façades maritimes** organisées et cohérentes, les **rangées portuaires**.

On peut distinguer **cinq principaux types de ports** selon leur activité : port de pêche, de commerce, militaire, de passagers, de **plaisance**. Un même ensemble portuaire peut cumuler plusieurs de ces activités, mais elles sont souvent séparées dans l'espace. Le port de Toulon a ainsi, en fond de rade, un grand port militaire, un port de passagers bien distinct et, sur la commune de la Seyne-sur-mer, un port de commerce. Dans le cadre d'une concurrence mondialisée, on assiste aujourd'hui à une spécialisation des ports qui se renforce en même temps que celle des navires qu'ils accueillent : ports vraquiers, ports pétroliers ou encore ports à **conteneurs**. Cette spécialisation touche souvent les terminaux qui composent des ports multifonctionnels. On distingue ainsi des terminaux pétroliers, gaziers ou vraquiers au sein d'un même port.

Il est également possible de distinguer les ports selon leur **site** : ports de rade (Toulon, Brest...), ports d'**estuaire** (Shanghai, Nantes...) ou encore **avant-ports** (Le Havre, Europoort de Rotterdam, Yangshan...). Ces derniers se caractérisent par leur position en aval par rapport à un port préexistant afin de faciliter l'accès des navires. Le phénomène récent de gigantisation des navires de commerce et de passagers a contribué au développement de ces avant-ports. C'est le cas dans les deux plus grands ports du monde, comme **Shanghai** (premier pour les **conteneurs**) avec Yangshan ou Ningbo (premier par le tonnage) avec Zhoushan (Claverie, 2025).

Les **paysages portuaires** donnent à voir des bassins, des zones de stockage, des infrastructures de transport, des grues... Un port maritime est ainsi constitué de bassins ouverts directement sur la mer qui connaissent donc l'influence des **marées** (bassins de marée) et de bassins fermés par des vannes ou des écluses (bassin à flot). Les entrepôts sont affectés au stockage des marchandises. Le nom de « dock » a été donné dans le port de Londres au complexe formé par le bassin et les entrepôts qui entourent le port. Parallèlement, le nom de « docker » a été attribué aux ouvriers portuaires. Des équipements d'entretien des navires sont parfois visibles, tels que les cales de radoub. Les ports sont aussi souvent des lieux de transformation des marchandises. Ainsi, des **ZIP** (Zones Industrielles-Portuaires) ont été encouragées en France par une politique d'État volontariste pendant les « trente glorieuses » pour transformer les marchandises importées ou à exporter. Les raffineries, les centrales thermiques et certaines industries liées à l'énergie comme la sidérurgie tendent à se rapprocher des ports, c'est un aspect du phénomène de **littoralisation**.

Le port peut être géographiquement séparé de la ville et relié à elle (le port de Santos par rapport à la ville de São Paulo, par exemple), mais il est fréquent que le port et la ville soient imbriqués et désignés par le même nom. Comme le souligne Roger Brunet (*ibid.*), on dira

rarement que la ville de Rotterdam a un grand port mais qu'elle est un grand port. **Le port entretient donc un lien particulier avec la ville portuaire.** Lorsque la fonction portuaire se déplace (vers un avant-port en aval, ou vers l'extérieur de la ville), les friches portuaires, après une période de latence et souvent une nécessaire dépollution, sont parfois reconverties en fronts d'eau.

Céline Massal, juin 2024. Dernière modification (JBB), mars 2025.

### Références citées

- Brunet Roger, « Port » (1993), in Brunet Roger, Ferras Robert et Théry Hervé (dir.), *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Reclus, La Documentation française (1<sup>re</sup> éd. 1992), p. 396.
- Claverie Benjamin (2025), « Les ports de Shanghai et Ningbo-Zhoushan, géants mondiaux en constante évolution », *Géoconfluences*, mars 2025.
- Frémont Antoine (1996), « Le port du Havre, un triangle magique ? », in Madeleine Brocard et Claude Lévêque (éds.), *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Presses universitaires de Rouen et du Havre.
- Vigarié André (1979), *Port de commerce et vie littorale*, Hachette, coll. Université.

### Pour compléter avec Géoconfluences

- Xavier Aurégan, « La présence économique chinoise en Afrique, quelles réalités ? », *Géoconfluences*, avril 2025.
- Teva Meyer, « Image à la une. La (pas si discrète) présence russe aux îles Féroé », *Géoconfluences*, janvier 2025.
- Yves Lavarde, « La Corse, un territoire en archipel ? L'exemple de Bastia et du Cap Corse », *Géoconfluences*, juillet 2024.
- Benjamin Claverie, « La rangée portuaire chinoise et ses arrière-pays, connecter la Chine au Monde », *Géoconfluences*, avril 2024.
- Élise Martin, « Image à la une. Toulon, le port et la ville », *Géoconfluences*, février 2024.
- Jean-Benoît Bouron, « Rotterdam, 10<sup>e</sup> port mondial en 2022 (pour les conteneurs) », brève de *Géoconfluences*, décembre 2023.
- Jean-René Couliou, « Ports de pêche bretons et mondialisation, une adaptation permanente », *Géoconfluences*, juin 2019, mis à jour en 2024.
- Katja Hackenberg, « L'organisation globale des chaînes maritimes logistiques et le programme des réseaux transeuropéens de transport : l'exemple du port d'Anvers », *Géoconfluences*, mars 2019.
- Fabien Jeannier, « Culture et régénération urbaine, le cas de Glasgow », *Géoconfluences*, septembre 2008, avec mise à jour en mai 2018.
- Nicolas Escach et Arnaud Serry, « Les ports de la mer Baltique entre mondialisation des échanges et régionalisation réticulaire », *Géoconfluences*, mai 2013.

### Pour aller plus loin

- Akou Loba et Alexis B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 2018.