

# Que sera le port de demain ?

LA CHRONIQUE DE LA MER DE **Philippe Metzger**

DANS **LA GÉOGRAPHIE 2015/3 N° 1558**, PAGES 62 À 63  
ÉDITIONS **SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE**

ISSN 1964-9002

DOI 10.3917/geo.1558.0062

Date de mise en ligne : 10/03/2023

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-la-geographie-2015-3-page-62?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...  
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



**Distribution électronique Cairn.info pour Société de Géographie.**

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](http://cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

# Que sera le port de demain ?

## La chronique de la mer de Philippe Metzger

**E**n voilà une question ! On sait à peine ce qu'il est aujourd'hui depuis la réforme des grands ports maritimes, et voilà qu'on se demande ce qu'il sera demain. Ne brûle-t-on pas des étapes ?

Dans un monde où 90% des échanges commerciaux internationaux se font par voie maritime, la mondialisation ne pourrait exister sans la « maritimisation » des trafics marchands. Les navires géants fascinent, mais le port laisse indifférent. C'est pourtant là que tout se passe.

Le papier de cette revue est passé par un port, comme les vêtements que vous portez, la montre à votre poignet, et le bon breuvage que vous sirotez en lisant cet article, dans un verre dont le sable servant à sa fabrication a été déchargé dans un port. L'ordinateur sur lequel il a été conçu aussi, et son auteur, n'en parlons pas. Bref, le port est la plaque tournante d'un système économique où tout n'est pas encore dématérialisé. Mais quand un porte-conteneurs décharge quelques milliers de boîtes\* dans un port, il convient de pouvoir les acheminer à destination finale par d'autres modes de transport : c'est le report modal.

Or les porte-conteneurs connaissent une crise de croissance faisant aujourd'hui des derniers modèles commandés les plus grands navires de la planète. Longs de 400 m, larges de 60 m, présentant 17 m de tirant d'eau et plus de 60 de tirant d'air, emportant 18 000 EVP, ces engins gigantesques méritent leur surnom de géants des mers. Et ce n'est pas fini puisque les « 20 000 EVP » arrivent sur les océans. 20 000 boîtes formeraient un train de 120 km de long, un train dont la motrice serait à Rouen et le dernier wagon à Saint Lazare...

Les ports actuels sont assez peu capables d'accueillir ce trafic. Outre les infrastructures de manutention, les capacités d'irrigation des boîtes dans la zone terrestre du transport, l'hinterland, manquent irrémédiablement de fluidité et de débit. De surcroît, les données techniques de ces navires leur ferment certains ports dont le linéaire de quai est inadapté et la profondeur à marée basse insuffisante.

Face à un foncier dont l'extension est limitée, le port du futur sera une île. Une plate-forme offshore multi-usages, POMU comme l'on dit dans le milieu, friand de jargon. À faible distance d'un grand port, cet édifice artificiel apportera une capacité de traitements allégeant le site portuaire. Plutôt que gagner sur la mer par des travaux colossaux de renflouement, la construction et l'installation d'une POMU sera bien

plus économique, à tous les stades de son exploitation. Et bien plus respectueux de l'environnement.

En premier lieu, il jouera un rôle de hub : les grands porte-boîtes déchargeront des EVP qui seront ensuite rechargés sur des navires plus petits repartant pour les ports de destination finale. Cette nouvelle forme de cabotage permettra de restructurer le report modal en favorisant un deuxième niveau de transport maritime.

D'autre part, une telle plate-forme permettra de développer des activités connexes. Citons le soutien aux parcs éoliens en mer dans un premier temps, mais aussi



**D'ici 2030 : la Guyane aura son port en eau profonde, avec 13 à 15 mètres de tirant d'eau, à une vingtaine de kilomètres de ses côtes, au large du Plateau des Guyanes. D.R.**

des capacités de montage final de bateaux de plaisance ou des utilisations d'énergies marines à des fins locales. Des logements accueilleront aussi les personnels nécessaires pour la gestion de la POMU comme pour les opérations liées aux activités décrites.

Vivement demain !

\* Terme jargonnique pour désigner un conteneur, ou équivalent vingt pieds (EVP), longueur standard d'une boîte). Vingt pieds font près de 6 m.