



# Académie des sciences d'outre-mer

## Les recensions de l'Académie <sup>1</sup>

***Économie circulaire et écosystèmes portuaires = Circular economy and post ecosystems / sous la direction de Yann Alix, Nicolas Mat et Juliette Cerceau***  
**éd. EMS, 2015**  
**cote : 60.624**

"Les ports, un moteur pour la croissance". Ce titre d'une étude de la Commission Européenne nous paraît résumer les préoccupations des (nombreux) auteurs du présent ouvrage. Celui-ci représente le fruit d'un travail d'équipe ou de plusieurs équipes qui ont étudié ou étudient encore les activités portuaires dans leurs rapports avec les arrière-pays et les écosystèmes.

Il y aurait beaucoup à dire pour qui voudrait analyser par le détail l'ensemble de ces communications et nous n'aurons pas l'ambition de les résumer toutes. Le lecteur trouvera certainement de nombreux points enrichissants en fonction des centres d'intérêt qui lui sont propres.

Tous ceux qui s'intéressent au Maghreb liront avec intérêt la contribution de Myriam Donsimoni (pp. 91-97) consacrée à la symbiose port-ville dans le cas du port marocain de Safi.

Emile Gravier (Sciences-Po Paris) et Bénédicte Sènèque nous donnent (pp. 171-184) une intéressante étude sur le port de Strasbourg et l'écosystème environnant : chacun sait que ce port, achevé en 1906, doit beaucoup au régime allemand. Fondé en 1926, l'établissement public du port autonome est géré à part égales par la municipalité et par l'Etat (le Président de l'institution est un élu strasbourgeois) et son activité irrigue aujourd'hui toute l'Alsace et au-delà : il est en étroite association avec celui de Kehl, sur la rive allemande. Redevenu un port urbain, le port autonome de Strasbourg a aussi l'ambition d'être un port citoyen, c'est-à-dire tourné vers les énergies renouvelables : la biomasse provenant des déchets de bois et des déchets verts produit du méthane et un nouveau cycle se crée. Plusieurs entreprises locales sont associées au projet.

Un autre exemple de transition énergétique d'un port fluvial nous est donné (p. 349-357) par l'étude du géographe Antoine Beyer (Université de Paris-Est) sur le cas du port danubien de Straubing Sand, en Bavière. Ce port est de création récente et il doit beaucoup à l'ouverture du canal du Main au Danube (1992). Il est situé au cœur d'une riche région agricole, la Basse Bavière, (*Niederbayern*) ce qui lui offre de belles perspectives écologiques.



<sup>1</sup> Les recensions de l'Académie de [Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrit](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).  
Basé(e) sur une œuvre à [www.academieoutremer.fr](http://www.academieoutremer.fr).



## Académie des sciences d'outre-mer

Les organisations agricoles se montrent très coopératives et l'auteur estime que Straubing est un « bioport » en construction mais que le réseau fluvial doit être développé. Or on sait que le canal Main Danube a été un demi-échec (ce qui a beaucoup découragé, en France, les partisans de la liaison Rhin Rhône). Il est certain qu'aujourd'hui un convoi fluvial (ou un caboteur fluvio maritime) peuvent passer des Pays-Bas en Roumanie par voie fluviale. Sans doute. Mais le canal et le cours supérieur du Danube n'offrent qu'un gabarit relativement réduit. Il a toujours été possible de se rendre des Pays Bas en Roumanie par la voie maritime, à moindres frais et plus rapidement...

Il importe de mentionner l'étude de Philippe Serizier (*et alii*) sur le cas de la Réunion (pp. 206-222) : on sait que cette île volcanique d'un ovale presque parfait est dépourvue de port naturel ce qui explique que la Grande-Bretagne la laissa généreusement à la France en 1815. Cette île ne dispose que d'un médiocre port aménagé à grand peine à la Pointe des Galets et l'auteur souligne justement que le problème majeur de cette île montueuse longtemps vouée à une économie de plantation (monoculture sucrière) est celui de l'espace.

La contribution de Rémy-Louis Budoc (ancien directeur de l'aéroport Félix Eboué du Guyane) nous a semblé présenter un intérêt particulier : cet auteur traite (pp. 382-390) des installations portuaires offshore et des perspectives qu'elles peuvent offrir pour le désenclavement de certaines régions, et dans le cas précis la Guyane française. L'auteur considère que cette collectivité ne dispose présentement que d'un très médiocre équipement portuaire : le port de Cayenne, envasé, est abandonné depuis longtemps, et celui du Dégrad des Cannes, mis en service en 1974, est désigné depuis 2013 sous l'appellation de Grand Port Maritime de Guyane (GPMG) mais il n'est accessible qu'à des navires d'un tirant d'eau maximal de 7 mètres, par un chenal de 15 km nécessitant des dragages constants. De plus il est dépourvu d'outillage de manutention portuaire et les navires doivent utiliser leurs propres installations, grues et autres appareils de levage.

Il n'est enfin accessible que par une route départementale. Son trafic, depuis les dernières années, tend à décliner en dépit de quelques améliorations récentes (prolongement du quai n°1). L'auteur évoque un projet en cours d'élaboration par le GPMG et la collectivité territoriale, visant à aménager une plateforme offshore multi usages (POMU) à la limite du talus continental. Le projet est ambitieux puisqu'à l'horizon 2020-2025, la plateforme ne couvrirait pas moins d'une quarantaine d'hectares comprenant un port pour conteneurs, une cale RO-RO, un poste de soutien logistique pétrolier, un chantier pour l'entretien de navires et diverses autres installations notamment d'aquaculture, d'exploitation de l'énergie thermique des mers et du courant etc... Ce port artificiel, véritable île, (mais non pas île flottante comme l'auteur l'écrit) serait un atout majeur pour le désenclavement d'une collectivité en rapide expansion démographique et en outre il pourrait bénéficier aux pays voisins : Guyana, Suriname et Etats fédérés du Nord Brésil. Un dessein grandiose comme on le voit. Rémy Budoc a la prudence de s'entourer de quelques précautions et nous indique que l'on en est encore aux études de « préfaisabilité »...

On ne peut manquer de regretter la tendance des auteurs à abuser d'un langage ésotérique où les néologismes foisonnent de même que les anglicismes, ce qui rend ardue la consultation de cet ouvrage et risque plus d'une fois de décourager le lecteur. Qu'est-ce qu'un



## *Académie des sciences d'outre-mer*

« cluster » et qu'est-ce qu'un « hub » ? Pourquoi certains sous chapitres sont-ils intitulés « capsule professionnelle » ? Comment lire (p. 409) le titre : « Proposition d'un schéma de gouvernance pour la mise en place organisationnelle de politiques nationale et régionales prenant appui sur les territoires portuaires » ?

Il serait temps pour certains géographes de se remémorer la célèbre question de Foch : « De quoi s'agit-il ? » Faute de quoi leur production risque de rester confidentielle comme la rhétorique de Chrysippe dont Cicéron disait qu'elle est excellente pour apprendre à se taire...

**Jean Martin**