Document généré le 10 août 2025 07:25

Cahiers de géographie du Québec

FOULQUIER, Éric et LAMBERTS, Christine (dir.) (2014) *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. Regards sur les pays d'Europe du Sud*. Paris, CNRS Éditions, 374 p. (ISBN 978-2-271-07654-0)

Claude Comtois

Volume 59, numéro 166, avril 2015

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1034357ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1034357ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)
1708-8968 (numérique)

Découvrir la revue

Citer ce compte rendu

Comtois, C. (2015). Compte rendu de [FOULQUIER, Éric et LAMBERTS, Christine (dir.) (2014) *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. Regards sur les pays d'Europe du Sud*. Paris, CNRS Éditions, 374 p. (ISBN 978-2-271-07654-0)]. *Cahiers de géographie du Québec*, *59*(166), 143–145. https://doi.org/10.7202/1034357ar

Tous droits réservés © Cahiers de géographie du Québec, 2015

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

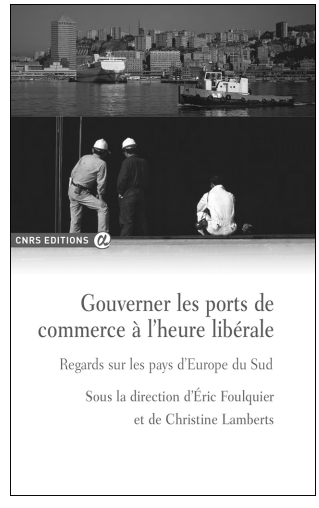
https://www.erudit.org/fr/

d'esquisser les principaux traits associés à chacun de ces espaces, avec un intérêt tout particulier pour la banlieue. En effet, d'après elle, la banlieue dans le cinéma québécois contemporain n'est plus l'espace marginalisé, standardisé et caricatural qu'elle était dans les années1970 ; c'est désormais un espace de vie à part entière autour duquel de plus en plus de films s'organisent. Ce n'est plus la ville-centre qui est au cœur de l'imaginaire cinématographique québécois, c'est la métropole au sein de laquelle la banlieue joue dorénavant le rôle principal.

Dans la deuxième partie de l'ouvrage, l'auteure s'intéresse aux espaces associés aux déplacements. Elle y répertorie les lieux de passages emblématiques, comme la ruelle et le pont ; elle identifie le rôle primordial joué par l'automobile et, notamment, la tension qui existe entre son caractère indispensable et sa dimension identitaire ; et elle retrace l'origine des personnages immigrés en insistant sur le fait que les récits cinématographiques québécois sont véritablement ouverts sur l'ailleurs. Même si cet argument aurait mérité d'être un peu plus développé, notamment en s'intéressant plus particulièrement à la place des immigrés non européens dans les films québécois, cette partie offre une perspective géographique originale et convaincante.

En revanche, le lien avec l'espace devient beaucoup plus ténu dans la troisième partie. Celle-ci est vouée à l'analyse de la représentation des activités artistiques et médiatiques dans le cinéma québécois. Si le sujet est intéressant et bien traité, la simple mobilisation des concepts «d'espace public» et de «place publique» ne suffit pas à le rendre véritablement convaincant d'un point de vue spatial. Mis à part ce bémol géographique, Andrée Fortin réussit à esquisser un portrait tout en nuances des espaces imaginaires proposés par le cinéma québécois des 50 dernières années, dont elle parvient à faire ressortir les traits principaux. Ces différents niveaux de lecture sont rendus possibles par la qualité de l'écriture, par la richesse et la diversité des exemples choisis, ainsi que par la capacité de synthèse de l'auteure. Au final, cet ouvrage s'adresse non seulement à un public d'universitaires, mais de manière beaucoup plus large, à tous les amateurs de cinéma québécois auquel il rend un bien bel hommage.

Sébastien CAQUARD
Département de géographie, de planification et d'environnement
Université Concordia



FOULQUIER, Éric et LAMBERTS, Christine (dir.) (2014) *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. Regards sur les pays d'Europe du Sud.* Paris, CNRS Éditions, 374 p. (ISBN 978-2-271-07654-0)

Les ports doivent édifier de nouvelles assises pour répondre aux besoins de globalisation des marchés. De façon davantage marquée, il s'agit d'évaluer les principaux enjeux auxquels la gouvernance portuaire est confrontée et de proposer les moyens nécessaires pour améliorer le processus décisionnel de sa mise en valeur. Souscrivant à cette approche, les auteurs de ce livre ont pour ambition d'expliquer les transformations des conditions de gouvernance des ports de l'Europe méridionale. Pour y parvenir, l'approche consiste à surmonter l'analyse théorique

de la gouvernance portuaire par une étude empirique des relations entre les différents acteurs de la communauté portuaire.

Comportant 16 chapitres, l'ouvrage est le fruit d'une collaboration entre plusieurs chercheurs de France, d'Italie, d'Espagne et de Tunisie. La lecture du manuscrit permet de soulever trois éléments.

Premièrement, tous les auteurs portent une attention particulière à une critique de l'évolution régalienne de la gouvernance portuaire. Les chapitres sont superbement référencés ; aucun titre majeur ne semble avoir été oublié. S'appuyant sur des documents d'archives, des textes de loi, des chroniques de presse, des rapports financiers et des données statistiques, les auteurs identifient les conditions économiques, sociopolitiques et institutionnelles qui ont présidé à la transformation de la gouvernance portuaire en Europe méridionale.

Deuxièmement, les auteurs reconnaissent que chaque port est soumis aux instances politiques des différentes échelles institutionnelles (municipale, régionale, provinciale, nationale, internationale) et que les modalités d'acheminement du fret maritime relèvent d'une prise de décision du secteur privé. Cette variété d'échelles et cette multiplication du nombre de « parties prenantes » constituent le cadre institutionnel général dans lequel s'inscrivent les modes de gouvernance des systèmes portuaires mondiaux. Une des forces du volume consiste précisément à reconnaître le rapprochement dans la gestion et l'efficacité opérationnelle des transactions maritimes entre les entreprises marchandes et l'État. À cet égard, les chapitres sur la performance portuaire (Bagoulla, Lacoste et Abbes), le modèle hanséatique (Tourret) et le port de Livourne (Morucci) sont exemplaires. Ces auteurs établissent un cadre conceptuel permettant d'enquêter sur le dynamisme des processus de gouvernance portuaire en fonction des relations économiques, politiques et urbaines.

Troisièmement, les auteurs utilisent abondamment les thèses de Vigarié, Goss, De Langen et Slack pour expliquer la construction des circuits transactionnels portuaires. Dans ce contexte, l'analyse des manutentionnaires (Bouchet, Charbonneau et Mundutéguy), des professions portuaires (Chaumette), du financement portuaire (Maugeri et Parola) permet de comprendre les processus d'intégration ou de confrontation qui caractérisent l'organisation de la communauté portuaire.

L'argumentaire du volume met en lumière que la performance d'une organisation portuaire dépend des relations entre les institutions, les mécanismes de mise en œuvre des stratégies de développement portuaire et les processus de gouvernance régissant les relations entre ces « parties prenantes ». Il importe de souligner qu'il n'existe pas de configuration optimale de liens entre institutions, mécanismes et processus. La gouvernance portuaire n'est pas un exercice figé. La conduite d'un système portuaire est dynamique. Elle doit s'adapter aux exigences spécifiques des différents types de marchandises (vrac, cargo, conteneurs) et de passagers (croisière, traversier, plaisance), ainsi qu'aux fonctions du transport (transit, industriel, marché océanique). Par ailleurs, la direction du changement est influencée par les cycles économiques, les transformations environnementales et les innovations dans le domaine du transport et des communications. Les auteurs démontrent de façon rigoureuse que la gouvernance portuaire doit s'inscrire dans le cadre d'un processus d'évaluation continue.

Le livre innove sur deux plans. D'abord, les auteurs analysent l'ensemble de l'arène de la communauté portuaire. Loin de remettre en cause les éléments distinctifs qui président à l'émergence d'un modèle français, italien ou espagnol de gouvernance portuaire, ces modèles sont décentrés et placés au sein de l'interface entre des intervenants publics et privés qui jouent des rôles variés et dont les intérêts sont différents et souvent même divergents ou opposés. Les textes de

Guillaume, Gueguen-Hallouët, Foulquier et Maugeri permettent de comprendre la complexité de la gouvernance entre différents acteurs du triptyque portuaire (autorités portuaires-industrie privée du transport-collectivités locales). Il en résulte une nouvelle perspective sur les interactions entre ces intervenants réunis pour le développement, le contrôle et la gestion du système portuaire. Cet apport détaillé permet de mieux démontrer le rôle du leadership endogène à accroître la compétitivité portuaire. Le texte de González Laxe sur les ports espagnols est à cet égard très instructif. La seconde innovation concerne l'intégration des analyses historiques de la gouvernance des ports d'Europe méridionale aux études savantes sur la libéralisation, décentralisation et globalisation. L'analyse des conflits institutionnels portuaires (Guillaume, Guineberteau, Foulquier et Ortiz) permet d'afficher un éclairage beaucoup plus critique sur les conditions de gouvernance et de démontrer qu'il n'existe pas de modèle unique de gouvernance portuaire. Il en résulte une perspective portuaire qui dépasse les frontières étatiques, suggérant une nouvelle voie à suivre pour les « maritimistes ».

Comme nombres d'ouvrages de cette envergure, celui-ci comporte quelques faiblesses. Premièrement, bien que les chapitres soient très intéressants et fort instructifs, on ne peut que déplorer le manque de continuité dans l'articulation de certains chapitres. Il manque une certaine cohérence dans l'explication des changements dans la structure de gouvernance. Ainsi, Nicolas suggère que la mutation de la communauté portuaire à Nantes repose sur la territorialisation des acteurs économiques. En fort contraste, Patillon et Noyer avancent que les changements dans la communauté portuaire nantaise sont fonction des règles du marché. Deuxièmement, on ne peut que regretter que les auteurs aient escamoté les flux internationaux qui caractérisent les pays d'Europe du Sud. Les armateurs européens affichent une longue histoire. Les armements permettent de maintenir un espace transactionnel en lien avec les administrations portuaires. Une telle approche aurait permis de mieux comprendre l'espace transactionnel qui sous-tend la gouvernance portuaire. Troisièmement, le manuscrit aurait gagné à inclure un volet sur les chaînes d'approvisionnement de quelques produits à la lumière des liens institutionnels avec les ports. De récents travaux démontrent l'intérêt qui consiste à « suivre les opérateurs de transport » dans les conditions de gouvernance des systèmes portuaires. L'enchevêtrement des acteurs logistiques et portuaires agissant à des échelles variées contribue à stimuler la gouvernance portuaire fondée sur les marchés boursiers, les banques et les assurances, d'une part, et, d'autre part, à accroître le poids de la route « portuaire » sur les circuits mondiaux de marchandises. Parmi les éléments représentatifs de cette relation, il aurait été possible de faire ressortir et de comprendre les mécanismes et ressources mobilisés par les administrations portuaires pour améliorer les capacités, services et infrastructures du commerce maritime.

Malgré ces quelques faiblesses, l'ouvrage est d'une grande richesse, et mérite une large diffusion auprès de tous ceux qui s'intéressent à ce qu'il est maintenant convenu d'appeler « l'actualité portuaire européenne ».

Claude COMTOIS
Département de géographie
Université de Montréal