

Projet de thèse CIFRE

La résilience portuaire maritime des Hauts-de-France Enjeux, conditions, stratégies et extrapolation à l'échelle nationale

Contexte et intérêt du sujet

La Région Hauts de France et l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO) établissent un partenariat pour la réalisation d'une thèse d'intérêt commun.

Le terme de résilience désigne la capacité d'un système à absorber une crise et à s'en remettre. Très usité, ce terme de résilience n'est pourtant pas univoque et on voit qu'il « a lui-même subi des évolutions mais dans le cadre qui nous intéresse ici, il n'est plus question de revenir à l'état initial, ni de rebondir mais bien de développer une aptitude à l'adaptation » [Quenault, 2020].

L'application de cette capacité aux territoires portuaires trouve tout son sens face aux nouveaux enjeux auxquels ils sont confrontés :

- Enjeux environnementaux à court terme : inondations ou tempêtes mobilisant des acteurs et des moyens de natures multiples pour limiter les interruptions de service ;
- Menaces cyber : voir par exemple les attaques contre l'entreprise MAERSK ou du port d'Anvers ;
- Impacts des trafics, notamment de stupéfiants et d'êtres d'humains pouvant impacter la sûreté des personnels portuaires et la fluidité du passage par le port
- Indisponibilité des infrastructures et des modes de transport : qu'il s'agisse de grèves ou d'indisponibilités d'un équipement, la redondance permise par la multiplicité d'acteurs et de voies de transport doit être valorisée et mobilisée en cas de crise de ce type ;
- Conséquences des crises internationales : interruptions ou détournements de trafics (sanctions contre la Russie, perturbations en mer rouge) ;
- Changement du contexte réglementaire extranational : retrait du Royaume-Uni de l'union européenne, créations de zones franches au Royaume-Uni, mise en place de l'European Trading System pour le maritime, du règlement FuelEU Maritime ;
- Transformations industrielles en lien avec les transitions écologiques et leurs impacts sur l'écosystème local.

- Enjeux environnementaux à long terme : changement climatique (montée du niveau des eaux impactant les infrastructures portuaires), épuisement des ressources naturelles (pouvant induire des mutations des trafics maritimes et des activités portuaires afférentes) ;

La communauté portuaire doit s'adapter à ces enjeux, aux évolutions politiques et juridiques qui modifient tant les conditions préalables que les modalités opérationnelles des échanges (administratives, douanières, sanitaires, etc.). Ces adaptations concernent également la transition écologique des opérations logistiques, qui nécessite notamment de décarboner les chaînes de transport.

La question de la résilience des ports face aux crises sociales et économiques est donc aujourd'hui une question centrale de compétitivité tant des Grands Ports Maritimes (GPM) que des ports décentralisés.

L'analyse des conditions de la résilience des ports trouve également tout son sens dans le fait que l'interconnexion des ports avec leur environnement n'a jamais été aussi forte. En ce sens, **la notion de territoire d'influence du port mérite d'être analysée sous ce prisme et clarifiée dans son périmètre, celui-ci dépassant largement les limites administratives du port.**

Enfin, **étudier la résilience des ports des Hauts-de-France doit aussi amener de la prospective.** Plus les menaces sont analysées en amont et envisagées dans leurs conséquences, mieux elles sont gérées. La notion de résilience a donc forcément un caractère prospectif.

Certains travaux de recherche ont souligné la forte résilience du secteur privé à l'égard du Brexit avec pour but d'augmenter la performance des systèmes de transport maritime, notamment à travers l'anticipation des flux physiques via la fluidité de la circulation des flux informationnels. Les opérateurs des services maritimes se sont adaptés aux besoins des activités productives en termes non seulement de délais mais aussi de prix. Et ils déploient des stratégies de performance organisationnelle et opérationnelle qui ne sont pas toujours les mêmes selon les opérateurs, les infrastructures, les équipements utilisés et les zones maritimes concernées par l'exploitation maritime et portuaire.

Le travail de recherche

Le travail de recherche attendu doit **s'attacher prioritairement à la résilience des ports face aux crises socio-économiques peu ou non prévisibles** : menaces cyber, indisponibilité des infrastructures, conséquences des crises internationales, posture des ports face aux transitions énergétiques et aux obligations qui en découlent. L'augmentation des aléas liés au changement climatique et aux crises environnementales, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes météorologiques extrêmes, ont un impact direct sur le nombre, l'intensité et la diversité des crises socio-économiques.

La méthodologie du travail de recherche sera affinée par les directrices de thèse mais devra intégrer :

- Une recherche sur les ports européens ayant fait face à des crises majeures au cours de la décennie passée (Brexit, fermeture de grandes entreprises comme la raffinerie Total à Dunkerque ou SeaFrance à Calais). Cette recherche s'appuiera sur des sources doctrinales et professionnelles mais aussi sur une

enquête (entretiens, questionnaire) menée auprès des différents acteurs portuaires tant au niveau régional que national et international.

- Un travail de parangonnage sur les modalités de leur résilience, intégrant une analyse des forces et faiblesses des ports étudiés.

Des déplacements dans et hors région et à l'étranger pourront être nécessaires afin d'effectuer des recherches et des entretiens.

Seront notamment abordées les questions suivantes :

- La multimodalité est-elle une condition de la résilience des ports ?

La capacité à accéder à un port par des moyens multiples, en toutes circonstances, afin d'assurer la redondance des voies d'accès et la robustesse des chaînes logistiques est-elle un paramètre viable de résilience dans une société en voie de décarbonation ?

- La diversité des activités existantes sur un port est-elle une condition de la résilience des ports ?

Cette variété permet de limiter la dépendance financière du port, mais aussi d'assurer une éventuelle réorientation en fonction des évolutions réglementaires (sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne...) ou autres événements (crise sanitaire, guerre en Ukraine, limitation des zones de pêche...). Elle entraîne toutefois plusieurs conséquences négatives nécessitant des choix d'orientation des investissements et de l'usage du foncier, à la fois rare dans de nombreux ports, et susceptibles d'être soumis à des contraintes (zones de compensation, Zéro Artificialisation Nette...).

- La gouvernance, au sens où elle peut conduire à une vision partagée et possiblement à une forme de solidarité entre les acteurs, non seulement portuaires mais aussi de l'ensemble de la chaîne logistique, peut-elle être une condition de la résilience des ports, en permettant une réorganisation et/ou une adaptation dépassant les strictes limites administratives du port ?

Si le travail de thèse est avant tout un exercice de recherche, celui-ci devra également formuler des recommandations à l'attention des décideurs publics, afin de les éclairer et de proposer des éléments d'analyse participants aux futures décisions publiques. Ainsi, au-delà de la méthodologie développée durant le travail de recherche, la pédagogie des outils de restitution du travail est un enjeu crucial de son appréhension.

Les résultats et les conclusions du travail de recherche devront permettre de produire un guide sur les modalités idéales à suivre pour les décideurs publics dans les développements futurs des ports et de leurs territoires d'influence. Ce guide devra permettre de cibler les points d'attention et de vigilance en termes d'adaptation et devra également fournir des éléments d'analyse prospectifs sur les crises futures probables.

Les recommandations devront comporter deux volets :

- Un premier volet adressé aux autorités portuaires et aux tutelles des ports des Hauts-de-France, respectivement au conseil régional des Hauts-de-France et à la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) pour le grand port maritime de Dunkerque, au conseil régional des Hauts-de-France pour le port de Boulogne-sur-Mer - Calais.
- Un second volet extrapolera des recommandations à portée nationale, adressé à la DGITM.

Planning prévisionnel du déroulement de la thèse

- Année 1 : Etat de l'art et problématique ; enquête.
- Année 2 : poursuite des entretiens et de la recherche, réalisation du plan de thèse et commencement de rédaction.
- Année 3 : Rédaction du manuscrit, communication en colloque et rédaction de publication scientifique

Modalités d'échanges entre les partenaires

Des réunions de suivi de travail de thèse seront organisées régulièrement entre la direction de thèse et l'encadrement professionnel.

- A T0, démarrage de la thèse
- A T+ 2 mois : cadre méthodologique et début du travail bibliographique
- A T + 6 mois : première définition de la problématique
- Puis tous les 6 mois.

Un comité de suivi individuel de thèse (CSI) sera constitué et réuni selon les modalités définies par l'Ecole Doctorale (ED SHS n°586).

Références bibliographiques

- Alyami H., Lee P. T. W., Yang Z., Riahi R., Bonsall S and Wang J., 2014, An advanced risk analysis approach for container port safety evaluation. *Maritime Policy & Management*, 41(7), 634-650.
- Brooks M.R., Cullinane K., Pallis A.A., 2017, Revisiting port governance and port reform: A multi- country examination. *Research in Transportation Business & Management*, 100(22), pp. 1-10.
- Chanut O., Poirel C., 2012, « Quand les organisations en réseau réagissent collectivement face à la crise », *Revue française de gestion* 2012/4 (N° 223), p. 105-122.
- Chin H. C., Debnath A. K., 2009, Modeling perceived collision risk in port water navigation. *Safety Science*, 47(10), 1410-1416.
- Croom S., Romano P. & Giannakis M., 2000, Supply chain management: an analytical framework for critical literature review, *European Journal of Purchasing & Supply Management* n°6: 67-83.
- Dron D., 2013, « La résilience : un objectif et un outil de politique publique. Son apparition en France et quelques perspectives », *Responsabilité & Environnement*, n° spécial La résilience : Plus qu'une mode ?, n° 72, *série trimestrielle des Annales des Mines*, octobre, pp. 12-16.
- Fédi, L., 2023, Regard sur un demi-siècle de réforme des grands ports français, *Le Droit Maritime Français*, 859.
- Fernández-Muñiz B., Montes-Peón J.M. and Vázquez-Ordás C.J., 2009, Relation between occupational safety management and firm performance. *Safety science*, 47(7), 980-991.
- Flanquart H., 2016, *Des risques et des hommes*, PUF, Paris, p. 141.
- Hauser S. J., 2022, *The oil is dying? Long live its "heritage"! The refining of legal systems and port-cities planning. Thèse, TU Delft. ISBN 978-94-6366-500-1 <https://journals.open.tudelft.nl/abe/article/view/6263/5250>*
- Karfoul, M., 2023 Les évolutions juridiques relatives à l'activité économique portuaire : contribution à l'étude de la réforme portuaire de 2008. Thèse, École doctorale Droit et Science Politique (Toulouse). <https://publications.ut-capitole.fr/id/eprint/50242/>

- Lacoste R. et Lo Prete M., 2024, Les ports secondaires rouliers et ferries en France : le tournant ferroviaire des pré- et post-acheminements de remorques non accompagnées. *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 82, p. 21-42.
- Lo Prete M., Lacoste R., Chagnon P., 2023, *La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne: quelles réorganisations des services maritimes ro-ro (roll-in & roll-off) et portuaires?* 5^{es} Rencontres francophones Transport et Mobilité, 7-9 juin, Dijon.
- Loubet L., Serry A., 2020, Logiques d'acteurs et développement territorial dans les villes portuaires moyennes : Le cas du Havre et de Klaipeda. *Revue d'économie régionale et urbaine*, pp. 635-654.
- Mahfouz A., Crowe J., Choudhary R., Floody J., Owida A., Allan D., 2020, *Post- Brexit implications on Irish freight transport and logistics sector*, Technical reports/Case studies 3, Technological University Dublin, 97 p.
- Notteboom T., De Langen P., Jacobs W., 2013, Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines. *Journal of transport geography*, 27, pp. 26-35.
- Paché J., 2004, Proximité spatiale et gestion des supply chains : une approche critique à partir des logiques de radialisation, Quatrièmes Journées de la proximité, juin 17-18.
- Pahl-Wostl C., Sendzimir J., Jeffrey P., Aerts J., Bekamp G., Cross K., 2007, Managing Change toward Adaptive Water Management through Social Learning. *Ecology and Society* 12: 1-18.
- Quenault, B. 2020, La résurgence/convergence du triptyque « catastrophe-résilience-adaptation » pour (re)penser la « fabrique urbaine » face aux risques climatiques, *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 11, n°2, Juillet 2020, DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.17507>
- Raulin F., Loubet L., Serry A., 2020, La ville portuaire européenne moyenne : un territoire particulier ? *Bulletin de la Société Géographique de Liège, Varia*, 74 (1), pp. 37-50.
- Rezenhel R., 2025, A la recherche de perspectives d'avenir dans la communauté portuaire, *Le Droit Maritime Français*, 876, p.148-156.
- Rezenhel R., 2023, L'attractivité portuaire : une stratégie complexe et évolutive, *Le Droit Maritime Français*, 855.
- Rezenhel R., 2023, Les ports maritimes et le droit privé, *Le Droit Maritime Français*, 861.
- Rochet C. *et al.*, 2008, « La crise comme stratégie de changement dans les organisations publiques », *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 2008/1 Vol. 74, p. 71-85.
- Slack B., 2007, "The Terminalisation of Seaports", in J. Wang, T. Notteboom, B. Slack, *Port, Cities, and Global Supply Chains*, Routledge, 296 p.
- Thorelli H.B., 1986, Networks: between markets and hierarchies, *Strategic Management Journal*, Vol. 7 (1), pp. 37-51.
- Vigarié A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*. Paris, Hachette, 496 p.
- Voiron C., 2012, L'anticipation du changement en prospective et des changements spatiaux en géoprospective. *Espace Géographique*, 2012, 2, pp.99-110.
- Woxenius J., Bergqvist R., 2008, Hinterland transport by rail: a success for maritime containers but still a challenge for semi-trailers [communication de congrès], *13th Annual logistics research network conference*, University of Liverpool, 10-12 septembre.
- Woxenius J., Bergqvist R., 2011, Comparing maritime containers and semi-trailers in the context of hinterland transport by rail, *Journal of Transport Geography*, 19(4), p. 680-688.
- Zhang Q., Zheng S., Geerlings H., El Makhoulfi A., 2019, Port governance revisited: How to govern and for what purpose?. *Transport Policy*, 77, pp. 46-57.
- Zhang Y., and Lam J.S.L., 2016, Estimating Economic Losses of Industry Clusters due to Port Disruptions, *Transportation Research Part A*, 91, 17-33.

Profil souhaité du/de la candidat.e

- Formation en master 2 en géographie, aménagement, sociologie, droit ou sciences politiques.
- Appétence souhaitée pour les questions portuaires
- Aptitudes : intérêt pour la recherche et la pluridisciplinarité, goût pour le travail en partenariat avec les acteurs, aptitude à travailler de manière autonome et en équipe.
- Expérience appréciée en conduite d'entretiens
- Aisance rédactionnelle (mémoires, rapports, articles)
- Anglais de travail : lecture, oral

Contraintes du poste

- Mobilité.
- Rencontre avec des acteurs publics et privés.

Conditions de la thèse CIFRE

- Inscription de la thèse à l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), laboratoire TVES (Territoires, Villes, Environnement et Société - ULR 4477 : <https://tves.univ-lille.fr/>) sous la direction de la Professeure Catherine Roche et de Mme la Maitresse de Conférences Mariantonia Lo Prete : 36 mois.
- Employeur (36 mois) : Région Hauts de France / Direction de la Mer, des Ports et du Littoral (DMPL)
- Lieu de travail : MRSH (ULCO) Dunkerque et au choix pour la Région, Lille, Calais ou Boulogne sur mer.
- Rémunération indicative annuelle brute: 32 330 €

Modalités de candidature

Transmettre à : Catherine Roche (catherine.roche@univ-littoral.fr), Mariantonia Lo Prete (mariantonia.lo-prete@univ-littoral.fr), Jeremy Lherbier (Jeremy.LHERBIER@hautsdefrance.fr)

- Un CV et une lettre de motivation exposant les expériences du/de la candidat.e ainsi que l'intérêt pour l'objet et le sujet de la thèse.
- Les relevés de note de Master 1 et 2
- Un travail personnel (mémoire, article, projet) démontrant les compétences rédactionnelles
- Eventuellement une ou des lettres de recommandation de personne.s référente.s pouvant être contactées.

Date limite pour postuler

19 mai 2025