

Bruno MARNOT

Comment les ports de commerce devinrent-ils des nœuds de communication ?

Les leçons de l'histoire française

Pour le géographe, le port c'est d'abord une «aire de mise en contact entre deux domaines de circulation». Cette réalité suppose des moyens et des processus de mise en relation de ces deux domaines de circulation qui contrôlent, chacun de leur côté, des espaces plus ou moins étendus. Ces moyens et processus de mise en relation s'appellent des nœuds de communication. Si l'on raisonne en termes de trafic, ces nœuds s'apparentent à des points de concentration et de redistribution des marchandises et des hommes. Cela signifie que les ports se sont intégrés à la logique des réseaux dont ils sont en quelques sortes devenus des points névralgiques.

Cette fonction a impliqué une autre conception de la desserte portuaire. Les ports sont, en effet, à la fois rupture de charge et nœuds de communication : la première notion évoque la discontinuité, la deuxième la continuité. Mais depuis le XIX^e siècle, la deuxième notion tend toujours plus à faire oublier la première. Pour les ports du XIX^e siècle devenir des nœuds de communication signifiait d'être capable d'assurer la meilleure transition possible entre transports maritimes et terrestres. Les ports sont ainsi probablement devenus les premières plate-formes multimodales et, par conséquent, les premiers espaces à devoir penser et de gérer l'intermodalité des transports.

Le principe du nœud de communication est intimement lié à l'explosion du commerce maritime mondial et au développement de l'activité de transits¹ terrestre tout au long du XIX^e siècle. Si les ports sont devenus des nœuds de communication, c'était dans l'optique de mieux contrôler à la fois leur avant-pays et leur arrière-pays, en raison d'une concurrence acharnée pour la captation des divers trafics. Cette condition supposait d'obtenir une interface avant-pays / arrière-pays optimale, qui elle même reposait sur des contraintes techniques, commerciales et tarifaires d'un nouvel ordre

1° Sur le plan technique, l'objectif est d'offrir une logistique optimale - c'est-à-dire la recherche des meilleures conditions d'acheminement et de réexpédition des marchandises, tenant compte des coûts, des délais et de la qualité des services - devint la règle absolue.

2° Côté terrestre : pour attirer les armements, il faut des trafics massifs, susceptibles de fournir, avec régularité et durablement, des cargaisons abondantes et fructueuses.

3° Côté maritime : pour attirer les trafics, nécessité de moyens de transbordement et d'acheminement vers les centres de consommation, rapides, efficaces, au moindre coût.

Au total, la nécessité d'assurer la meilleure interface terre/mer a été sans doute l'un des plus puissants facteurs de modernisation des principaux ports de commerce français au XIX^e siècle. Cette logique a eu des effets profondément sélectifs et discriminants : seuls les quelques ports qui occupaient déjà le sommet de la hiérarchie ont pu prétendre devenir des nœuds de communication à l'échelle régionale, nationale ou internationale.

Notre propos consistera à s'interroger sur les prétentions des ports français à s'ériger en nœuds de communication à une échelle non pas seulement régionale ou même nationale, mais européenne, puisque c'est la problématique de notre colloque. Ceci revient à s'interroger sur la lecture que les ports ont faite de l'évolution des principaux flux maritimes et terrestres, des moyens qu'ils ont déployés pour tenter de les capter. Trois facteurs, qui furent, selon les cas perçus comme des atouts ou des contraintes, ont constamment

¹ Traversée de la marchandise dans un espace portuaire, à destination ou en provenance de l'arrière-pays.

influencé la transformation des ports en nœuds de communication : l'espace, les opérateurs de transport, les institutions politiques.

1. La situation faussement avantageuse des ports français à l'échelle européenne.

Le problème de l'interface avant-pays / arrière-pays s'est posé de façon originale dans le cas de la France qui disposait a priori d'une situation théoriquement avantageuse, puisqu'elle pouvait se présenter comme une véritable tête de pont du continent européen, ouverte sur les deux espaces maritimes commerciaux alors parmi les plus dynamiques du monde, à savoir l'océan Atlantique et la Méditerranée.

Les élites négociantes des différentes villes maritimes françaises étaient bien conscientes de cet atout potentiel et chaque port important a tenté de faire valoir auprès des pouvoirs publics l'excellence de sa situation par rapport à ses concurrents régionaux et nationaux, dans le but de jouir d'un traitement de faveur en matière d'équipements. Le Havre se présentait ainsi comme la « porte océane » par excellence : porte d'entrée de Paris, de l'Est de la France, de l'axe vers la Méditerranée, depuis que l'axe rhodanien, comme l'écrivait L. Girard, avait pris une valeur mondiale. A l'autre extrémité, Marseille, le plus grand port français, rêve d'une reconquête, par l'arrière-pays continental, de marchés qui dépendaient autrefois de l'entrepôt maritime. « Le temps n'est pas éloigné, écrit un éminent observateur local en 1842, où, grâce aux perfectionnements de nos fleuves et de nos chemins, les marchandises pourront aller, d'un bout à l'autre de la France, à moindre frais qu'il n'en faut aujourd'hui pour aller par mer d'un port de la Méditerranée à un port de l'Océan. Marseille sera alors le port de toute l'Europe. Le transit pour l'Angleterre et l'Allemagne, dont elle fut si longtemps en possession, qui fut abandonné par suite des progrès de la navigation, lui reviendra par suite des progrès de la navigation intérieure »². Brest, dont l'activité commerciale était pourtant embryonnaire, excipait de sa position exceptionnelle de « finisterre » de l'Europe pour se présenter comme le futur « Faubourg de Paris » ou la « Marseille de l'Océan », en devenant à la fois port de transit, marché des denrées d'outre-mer et port d'armement³. Même enjeu à Nantes qui rêvait aussi de devenir la porte d'entrée maritime de Paris et de l'Europe centrale. D'où la nécessité de rompre l'isolement par l'élargissement de l'arrière-pays vers l'intérieur et, par conséquent l'établissement d'une grande voie transversale vers la Suisse et l'Allemagne. Dans ce contexte, l'ensemble Nantes St-Nazaire était appelé à devenir le terminus du grand axe Suisse-Océan. St-Nazaire serait une succursale de Nantes comme Bremerhaven avec Brême. Pour d'autres observateurs, il s'agit de faire de Nantes le « Liverpool de l'Ouest », modèle également caressé par La Rochelle... Les grands ports européens servirent de références constantes aux ambitions des établissements français. Trois constats ressortent de ces projections :

1° la croissance portuaire implique désormais que l'hinterland doit dépasser les limites ancestrales de « l'arrière-pays fondamental ». Cet hinterland plus profond est désigné par les géographes fonctionnalistes par l'expression de « marges de compétition ».

2° le nouvel horizon terrestre que les plus grands ports français souhaitent atteindre s'incarne dans le cœur économique et démographique de l'Europe, depuis l'Italie du Nord jusqu'à l'Allemagne rhénane.

3° seul un système de transports terrestre efficace peut permettre d'atteindre et de capter les trafics de ce nouvel horizon terrestre.

Au sein des grands établissements français, le débat des années 1850-1860 tourne autour de l'articulation entre le port et les voies de communication terrestres, même si le choix n'est pas toujours fait entre voie navigable et chemin de fer. En arrière-plan, les différents acteurs locaux envisagent la mutation de l'hinterland nantais. Comme l'écrit l'historienne de Nantes, A. Vauthier-Vézier, « Une autre logique de

² Jules Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, Marseille, 1842 (2e éd.), cité par Marcel Roncayolo, *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, CCIP, 1990, p. 47

³ Marie-Thérèse Cloître-Quéré, *Brest et la mer, 1848-1874*, Centre de la recherche bretonne et celtique U.B.O. Brest, Saint-Thonan, 1992, p. 176

l'espace intérieur se met en place qui situe le port comme point terminal d'un réseau de voies ferrées »⁴. Ces spéculations sur l'avenir des ports renvoient bien à cette vision assez frappante jusqu'aux années 1860, selon M. Roncayolo, d'un « territoire en mouvement », d'un « champ des possibles [...] visible dans les évolutions amorcées et dans l'imaginaire déployé »⁵.

Les élites portuaires ont ainsi conscience que la dilatation de leur arrière-pays passe par la structuration des réseaux de communications et par l'animation des flux qui partent du port ou qui y aboutissent. Au-delà des réseaux de communication, c'est surtout l'industrialisation qui est perçue comme l'un des plus puissants agents structurants des espaces terrestres par ses effets d'agglomération démographique (urbanisation) et ses incidences sur le système des transports. Aussi ces élites mesurent-elles pleinement les incidences de la nouvelle donne économique et spatiale qui est à l'oeuvre, à savoir le déplacement d'activité et de prospérité vers le Nord et l'Est de la France, et plus largement vers ce Nord-Ouest européen avec lequel il faut impérativement entrer en contact sous peine de connaître un irrémédiable déclin économique. La condition *sine qua non* consiste bien à intégrer le port dans une chaîne de transports multimodale dont il doit devenir l'un des points d'appui stratégiques.

II. Les opérateurs de transport.

Cette géographie repensée par les élites portuaires ne coïncidait pas forcément avec la vision des firmes de transport maritime et terrestre qui, évoluant elles-mêmes dans un univers concurrentiel, cherchèrent à mettre en place une autre géographie repensée à partir du critère tarifaire.

La théorie fonctionnaliste nous a enseigné qu'au-delà de la question des infrastructures l'un des principaux moyens mis en œuvre par les ports pour élargir leur arrière-pays dans les « marges de compétition » consiste à abaisser « l'équation globale des coûts de circulation ». Celle-ci correspond au parcours global de la marchandise, le long d'une chaîne de transport complète qui comprend deux tryptiques portuaires ayant en commun le même avant-pays. L'équation des coûts de circulation est la modélisation simple de ce que doit payer l'expéditeur de la marchandise. Le port ne peut directement agir que sur un des seuls membres de l'équation, c'est-à-dire l'abaissement de Cpl s'il se trouve dans le tryptique 1 ou de Cp2 s'il se trouve dans le tryptique 2. Les autres membres de l'équation, à savoir le prix du transport terrestre et le fret maritime, dépendent des décisions des compagnies. Les ports ont ainsi cherché, d'un côté, à attirer les armateurs par une réduction du coût des escales, de l'autre, à obtenir des tarifications préférentielles de la part des opérateurs terrestres, et plus particulièrement des compagnies de chemins de fer qui, par exemple dans les cas des ports du Sud-Ouest, étaient les seuls réseaux à assurer la connexion avec le débouché parisien tant recherché.

Les opérateurs de transport ont évidemment joué de cette concurrence portuaire pour guider ou attirer les trafics. A l'instar des compagnies de chemins de fer, les grandes compagnies d'armement ont, au XIX^e siècle, structuré les espaces maritimes avec la constitution de lignes dont le principe était de générer la formation d'un important trafic de passagers et de marchandises avec des destinations dont la desserte était assurée à fréquence régulière. L'organisation des lignes explique la lutte acharnée que se sont livrés les ports pour obtenir la tête ou l'escale, à tel point que l'accueil des paquebots est devenu, dès la moitié du XIX^e siècle, un puissant ferment de la modernisation des structures portuaires. Si les historiens ont souvent mis l'accent sur les transformations structurelles de l'économie maritime comme facteur majeur de la modernisation portuaire, ils ont eu tendance à sous estimer, me semble-t-il, la problématique continentale sans laquelle ne serait pas totalement compréhensible l'évolution, en qualité comme en quantité, des flux maritimes. L'interconnexion avec les réseaux ferroviaires a joué un rôle tout aussi structurant du nouvel espace portuaire. Pour les acteurs locaux impliqués dans la modernisation de leur outil, on ne pouvait pas penser l'interface maritime sans son prolongement terrestre. A leur tour, les compagnies de chemins de fer

⁴ Anne Vauthier-Vézier, Nantes, le port et la Loire maritime, une histoire culturelle de l'aménagement au XIX^e siècle, thèse de doctorat, dir. J. Clément Martin, Nantes, 1997, p. 438

⁵ M. Roncayolo, « L'aménagement du territoire (XVIII^e-XX^e siècles) », in A. Burguière, J. Revel (dir.). *Histoire de la France. L'espace français*, Paris, Seuil, 2000, p. 423

ont usé de stratégies tarifaires complexes qui ont, selon les types de trafics et les directions, fait varier l'attractivité des ports.

Ces stratégies tarifaires ont joué un rôle particulièrement décisif en ce qui concerne le transit international, où l'espace à couvrir pour les opérateurs terrestres dépassait le cadre des frontières nationales, ce qui représentait un fret particulièrement recherché en raison de la longueur des distances à parcourir. Ainsi l'enjeu de la lutte particulièrement âpre entre les grands ports français comme Le Havre, Dunkerque et leurs rivaux belge et hollandais (Anvers, Rotterdam) fut la desserte de l'hinterland rhénan, allemand et parisien. Anvers s'est imposé, à la fin du XIX^e siècle, comme le principal nœud de communication des routes maritimes et terrestres de l'Europe du Nord-Ouest, en jouant davantage sur sa situation que sur le coût de ses propres prestations. A la qualité de son interface terre-mer, qui se caractérisait par une interconnexion remarquable entre le navire et le rail, s'ajoutèrent l'excellence de la liaison terrestre jusqu'à Bâle et la compétitivité des prix pratiqués par les chemins de fer belges par rapport à leurs homologues français⁶. Les ports français de la région étaient donc particulièrement désavantagés du côté terrestre. Non pas qu'ils fussent forcément plus chers que leur rival belge et qu'ils fussent donc moins susceptibles d'attirer le fret maritime, mais l'interface terrestre était particulièrement négligée.

C'est dans ce contexte que ressurgit en 1873 un vieux projet saint-simonien de liaison ferroviaire Calais-Marseille, que ses promoteurs privés présentaient comme la possible grande ligne de transit française entre l'Angleterre et l'Orient. Leur argument principal reposait sur l'insuffisance des lignes existantes pour assurer dans les meilleures conditions le trafic sans cesse croissant entre le Nord-Ouest de l'Europe et l'espace méditerranéen, en particulier depuis l'ouverture de Suez. Cette ligne permettrait surtout de redonner un avantage décisif à Marseille, face à l'inquiétante montée du rival gènois, en en faisant, « le centre de rayonnement de quatre lignes distinctes »⁷. La supériorité du nœud de communication marseillais assurerait ainsi la primauté du port. Mais le projet fut tué dans l'œuf.

III. Les institutions : la défaillance de l'État.

L'État français, qui était propriétaire des ports, a pris tardivement conscience de la nécessité de mieux « nouer » les établissements portuaires aux grands axes maritimes et terrestres. Outre un état d'esprit continentaliste dominant, tout au long du XIX^e siècle, chez la plupart des élus et des dirigeants politiques français, l'un des obstacles majeurs à cette prise de conscience résida dans l'éparpillement des crédits qu'un système d'avances effectuées par les collectivités locales (chambres de commerce, municipalités, conseils généraux) encouragea fortement. La philosophie budgétaire des pouvoirs publics français en ce domaine a été guidée, de façon chronique, par un raisonnement limité à l'échelle nationale et un souci de justice redistributive entre plusieurs dizaines d'établissement commerciaux, le plus souvent d'importance médiocre, disséminés le long de deux longues façades littorales.

Le plan Freycinet de 1879 illustre parfaitement les ambitions étriquées d'un projet d'interconnexion des ports aux voies navigables et aux artères ferroviaires, qui était incapable de prendre sérieusement en considération le dynamisme croissant des autres ports européens et, par conséquent, la menace qu'ils faisaient peser sur la compétitivité des grands établissements français. A cet égard, les deux plus importants ports de l'hexagone se retrouvèrent en position délicate à l'aube des années 1880. Au lieu de recueillir les bénéfices de l'ouverture du canal de Suez, Marseille ressentit de plus en plus la menace de Gênes, depuis que le percement des tunnels alpestres avaient ouvert un axe de communication qui concurrençait directement l'axe rhodanien. Quant au Havre, qui fut sans doute le premier port continental du Nord-Ouest au milieu du siècle, il perdait désormais de plus en plus de terrain par rapport à Anvers, son rival direct.

⁶ Karel Veraghtert, « Anvers et les ports français durant la seconde moitié du XIX^e siècle », in *Les relations franco-belges de 1830-1934*, Colloque de Metz, 1975, p. 113 et suiv.

⁷ La phrase est d'Alfred Picard, *Les Chemins de fer français*, Paris, J. Rothschild, 1884, t. 3, p. 98. Sur le projet Calais-Marseille cf. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, Paris, Fayard, p. 427-428 ; Bruno Marnot, *Les ingénieurs au Parlement sous la Troisième République*, Paris, CNRS-Editions, 2000, p. 46-47

La situation fut jugée suffisamment sérieuse pour que les chambres de commerce des principaux ports de commerce réclamaient la constitution de commissions d'enquête auprès des pouvoirs publics. Dès 1878, la Commission des ports maritimes du Conseil Supérieur des voies de communication en avait recommandé une sur les instances des chambres de commerce de Bordeaux, du Havre et de Nantes. De nouveau, Le Havre, appuyé par Dunkerque, formulèrent des plaintes relatives aux tarifs trop élevés que pratiquaient les compagnies de chemins de fer françaises. La chambre de Dunkerque n'hésitait pas à parler « du détournement par la voie d'Anvers du trafic des fers de Suède vers les Ardennes »⁸. En 1882, fut constituée une commission d'enquête, présidée par le député Félix Faure, sous l'égide du Comité consultatif des chemins de fer. Cette commission avait pour objectif précis d'analyser « la situation des ports français de la Manche au point de vue de la concurrence avec les ports étrangers ». Les conclusions de l'enquête liaient la diminution des tarifs de transit, l'amélioration des délais d'acheminement et des communications à l'intérieur du territoire. Ces trois problèmes ne formaient qu'un d'après l'avis des experts.

Les vingt dernières années du siècle se distinguèrent par la multiplication des voyages d'étude et des analyses comparatives confiées aux plus éminents spécialistes des questions portuaires, tels que les ingénieurs Plocq et Laroche ou bien l'économiste Clément Colson⁹. Cet ébranlement intellectuel eut pour effet de faire évoluer la réflexion de quelques rares dirigeants français. Le plan d'équipement proposé par le ministre des Travaux publics Pierre Baudin, en 1900, était nouveau par son réalisme, qui consistait à concentrer, de façon très nette, les efforts sur quelques établissements. La trop grande dispersion du trafic d'entrée comme de sortie entre les différents ports français était considérée comme une source de faiblesse qui, *a fortiori*, ne pouvait inciter les compagnies ferroviaires à multiplier leurs lignes et à diminuer leurs tarifs. A l'inverse, les ports ont constamment réclamé l'ouverture de nouvelles liaisons fluviales et ferroviaires pour stimuler leur activité. Une logique inverse était désormais à l'œuvre. Le réalisme de ce plan, qui revenait à promouvoir en particulier la compétitivité des ports septentrionaux du littoral français, fut aussi la cause de son échec relatif. Les crédits finalement accordés étaient bien inférieurs aux besoins initiaux et les procédures imaginées pour raccourcir les délais entre l'adoption de la loi et le début des travaux furent tout simplement rejetées. Les ports qui étaient lésés par le programme Baudin ne furent pas les derniers à en vider l'esprit et le contenu.

Au fond, la même logique discriminante était à l'œuvre dans le projet privé de « Paris port de mer ». Son auteur, l'ingénieur Bouquet de la Grye, avait imaginé que l'on pourrait tracer une carte avec des lignes limitant les zones d'expansion des ports qu'il dénommait « la possibilité commerciale des ports ». Cette carte montrerait comment les marchandises pouvaient aller plus ou moins loin à l'intérieur de l'espace national, en fonction du prix à l'arrivée dans le port et selon le recours aux canaux ou aux chemins de fer. De ses travaux, Bouquet de la Grye en tira la conclusion que Paris, qui était déjà le principal nœud de communications terrestres du pays, serait le seul port à pouvoir lutter contre Anvers et Hambourg. Bien évidemment, la plupart des chambres de commerce maritimes s'effrayèrent d'un projet qui prônait une telle vision hiérarchisée de l'espace. Aussi résistèrent-elles fortement à cette logique de concentration et de hiérarchisation des ports et des flux d'échanges à l'échelle supra-nationale. À titre d'exemple, la chambre de commerce de Bordeaux craignit que ce nouveau système économique, qui favorisait l'accès à quelques grands ports maritimes avec redistribution en arrière, ne condamnât définitivement les ports de fond d'estuaire.

La prise en compte des enjeux de la « nodalité » des ports fut bien réelle dans les trente années qui précédèrent la Première Guerre mondiale. Elle risquait cependant d'amplifier un processus de sélection, que le mouvement de modernisation technique du XIX^e siècle avait déjà bien enclenché. Elle heurtait trop les principes de la répartition des crédits, de même qu'elle pouvait réduire à néant les efforts menés de longue date par des élites locales soucieuses d'améliorer leur outil.

⁸ Ministère des Travaux Publics - Comité consultatif des Chemins de fer, Enquête sur la situation des ports français de la Manche au point de vue de la concurrence avec les ports étrangers, Paris, Imprimerie nationale, 1883, p. 1

⁹ Plocq et Laroche, Étude sur les principaux ports de commerce de l'Europe septentrionale, Paris, 1882 ; Colson et Roume, L'organisation financière des ports maritimes de commerce en Angleterre, Paris, Dunod, 1888

Conclusion.

« Le port moderne est un vaste carrefour de routes de mer et de routes de terre » pouvait écrire au début du XX^e siècle l'économiste Paul de Rousiers. « Il ne s'ouvre pas seulement vers la mer, il s'ouvre aussi sur l'intérieur des terres ; il s'efforce de multiplier les liaisons avec son arrière-pays, car il vit désormais principalement de cet arrière-pays »¹⁰. La plupart des grands ports français sont devenus des nœuds de communication régionaux, mais rarement au-delà en raison de la faiblesse relative de leurs trafics, en particulier à l'exportation. Cas de Bordeaux au début du XX^e siècle, qui se situe à l'intersection de deux importants réseaux ferrés (P.O. et Midi).

Seuls quelques établissements, situés dans une relative proximité des grands centres de production et de consommation de l'espace européen, ont pu prétendre un moment au rôle de nœuds de communication de niveau supra-national. Cependant, pour les diverses raisons précédemment évoquées, ni Le Havre ni Dunkerque ou Marseille n'ont pu soutenir la concurrence internationale, étant même menacés dans leur fonction de redistributeurs à l'échelon national.

La principale leçon à tirer de l'expérience française réside dans l'incapacité des pouvoirs publics à avoir compris les enjeux essentiels du transit international qui fut le support essentiel de la montée en puissance de ports comme Anvers, Rotterdam, Hambourg et Gênes. La politique d'équipement portuaire et d'interconnexion a trop suivi la pente de rivalités étroitement régionales ou nationales, jusqu'à suivre les prétentions irréalistes de certains établissements, et qui laisse au total une impression de gâchis.

¹⁰ Cité par M. Roncayolo, *L'imaginaire de Marseille...*, op. cit., p. 43