

Introduction

Les ports français dans le cycle guerres-crise-décolonisations

Le déclenchement de la Première Guerre mondiale a brutalement interrompu la mondialisation du XIX^e siècle. Le premier acte du conflit fut, quelques heures seulement après l'expiration de l'ultimatum, la rupture par la Royal Navy des cinq câbles télégraphiques sous-marins qui assuraient les communications à longue distance de l'Allemagne¹. De façon symbolique, le Royaume-Uni s'attaquait à ce qui était l'un des marqueurs de ce monde en réseau qui s'était forgé depuis les années 1850. Dans les jours qui suivirent les déclarations de guerre, les belligérants firent appel à l'ensemble de leurs forces vives et le grand flux transatlantique des Européens vers le continent américain se tarit en quelques semaines. Enfin, comme l'a écrit Suzanne Berger, « le tissu d'investissements et de relations commerciales de la première mondialisation ne fut pas capable de produire un environnement politique moins propice à la guerre. Les réseaux commerciaux et financiers qui associaient les capitalistes du monde s'évanouirent quand la guerre éclata² ».

Les années qui suivirent la fin du premier conflit mondial furent autant de tentatives infructueuses pour restaurer l'ordre économique international ancien, alors perçu comme un âge d'or³. À l'inverse de la séquence précédente, la production mondiale crut beaucoup plus vite que le commerce international au cours des années 1920. La prospérité américaine des *Roaring Twenties* avait un caractère profondément fallacieux. Le contexte économique international fut marqué par l'instabilité monétaire et des taux de change, ainsi que par des tarifs douaniers élevés. Les mouvements de capitaux furent fortement influencés par la question du remboursement des dettes interalliées et des réparations dues par l'Allemagne. Les fondamentaux de l'économie mondiale d'avant 1914 étaient minés. Ce fragile équilibre sombra avec le krach de 1929 et la dépression qui s'ensuivit. Face aux échecs de coopération internationale, les grandes puissances firent le choix de constituer des blocs monétaires et commerciaux régionaux, dans un contexte protectionniste exacerbé. L'une des manifestations du repli des économies sur elles-mêmes fut les politiques de préférence impériale initiées par le Royaume-Uni et la France.

1. GRISET Pascal, « L'autre bataille de l'Atlantique : les télécommunications, enjeu stratégique de la Première Guerre mondiale », in Silvia MARZAGALLI et Bruno MARNOT (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 140.
2. BERGER Suzanne, *Notre Première Mondialisation. Leçons d'un échec oublié*, Paris, Le Seuil, 2003, p. 86.
3. Rappelons qu'en France le chrononyme « Belle Époque » est apparu après 1918, même si les historiens ne sont pas d'accord sur sa première occurrence.

Un nouveau contexte surgit après la Seconde Guerre mondiale. L'économie internationale fut réorganisée sous l'égide des États-Unis, auréolés de leur nouveau statut de superpuissance qu'ils partageaient avec l'URSS. Dans le camp des pays développés à économie de marché, de nouvelles institutions comme le GATT promurent de nouveau le libre-échange et le multilatéralisme. Les nécessités de la reconstruction en Europe occidentale furent un facteur d'impulsion important du redémarrage du commerce transatlantique. En volume, la croissance du commerce mondial fut de nouveau plus rapide entre 1950 et 1970 que celle des produits intérieurs bruts des économies développées. Le contexte géopolitique était toutefois très différent de celui du XIX^e siècle. L'espace économique international était désormais divisé entre deux sphères d'influences, l'une libérale et l'autre communiste, qui se disputaient les marchés des pays qui se proclamaient « non alignés ». Le processus des décolonisations fut le deuxième fait structurel des relations internationales d'après-guerre.

Le commerce extérieur de la France et par voie de conséquence celui de ses ports maritimes ont subi les soubresauts de cette conjoncture complexe qui marqua la première moitié du XX^e siècle. En 1914, les ports de commerce français n'apparaissaient pas comme des organismes à la hauteur de la puissance économique du pays et de ses ambitions géopolitiques. Malgré des programmes d'équipement en apparence ambitieux (plan Freycinet, plan Baudin), les principaux établissements maritimes étaient victimes d'un sous-investissement structurel qui avait contribué à leur déclasserement dans la hiérarchie européenne⁴. Les grands organismes de la Manche comme Le Havre, Rouen et Dunkerque avaient souffert de la montée en puissance d'Anvers, de Hambourg et, à moindre titre, de Brême et de Rotterdam. Même le négoce marseillais dut remettre les espoirs qu'il avait placés dans l'ouverture du canal de Suez, laquelle profita surtout aux établissements belges et hollandais. Face à leurs concurrents directs, les ports français apparaissaient sous-équipés, plus chers et moins productifs. Autant de faiblesses qui étaient le résultat d'une absence de politique cohérente de long terme. Les ports français avaient globalement manqué leur insertion dans la mondialisation du XIX^e siècle.

La Première Guerre mondiale mit à nu ces carences une fois que les belligérants s'engagèrent dans un conflit de longue durée. Mais elle révéla aussi leurs capacités d'adaptation et la place qu'ils pouvaient tenir dans le nouveau contexte économique et géopolitique de l'entre-deux-guerres. L'expérience de 1914-1918 fut donc un tournant dans l'avenir des ports français. L'année 1965 peut être considérée comme une autre date pivot. Six des plus grands établissements entraient dans le régime de l'autonomie qui les érigeaient au niveau d'outils majeurs de la croissance française au temps de la République gaullienne triomphante. En gestation, dans certains cas, depuis l'entre-deux-guerres, de puissantes zones industrialo-portuaires étaient programmées par les plans quinquennaux et allaient entrer en action. Plus largement, cette date marquait aussi la fin des longs travaux de reconstruction des établissements qui avaient été lourdement endommagés par les destructions de la Seconde Guerre mondiale. Les ports français étaient par conséquent sortis d'une longue phase de convalescence. Au milieu des années 1960 s'achevait aussi un long cycle colonial, commencé un

4. MARNOT BRUNO, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, chapitre v-II.

siècle plus tôt, et qui avait d'ailleurs été en grande partie impulsé par les négoce portuaires⁵. Au sortir du premier conflit mondial, la France était l'une des grandes puissances mondiales et la première puissance militaire terrestre, toujours à la tête du deuxième empire colonial. En 1965, elle n'était plus qu'une puissance moyenne, reconstruite grâce aux dollars américains et limitée dans ses marges de manœuvre diplomatiques et militaires. Commencèrent dès lors un nouveau cycle de l'économie et de l'horizon politique français : celui de son intégration à l'Europe du Marché commun, étrennée en 1951 avec la mise en œuvre de la Communauté économique du charbon et de l'acier (CECA) et parachevée en 1957 avec la signature du traité de Rome. La naissance de la Communauté économique européenne (CEE) a eu des effets considérables sur l'avenir des ports français. Enfin, l'année 1965 correspond aussi au moment qui précède l'arrivée du conteneur dans les ports européens et français. En l'espace de deux décennies, la fameuse boîte de 20 EVP allait passer des marges du système technique portuaire à son cœur et en bouleverser l'économie et l'espace. *In fine* elle allait devenir l'un des facteurs de la mondialisation de la fin du xx^e siècle car le faible coût de transport des biens manufacturés participa au puissant courant de délocalisations des industries occidentales vers l'Extrême-Orient.

Entre le déclenchement de la Première Guerre mondiale et le milieu des années 1960 les principaux ports de commerce français ont donc été investis d'un rôle nouveau dans la politique économique du pays. Ils figurèrent parmi les vitrines de la modernité française et jouèrent un rôle majeur dans la politique d'aménagement du territoire. Une sorte de révolution copernicienne s'est produite dans l'esprit des dirigeants politiques français. C'est l'analyse de cette mutation qui sera le fil directeur de notre propos. Comment comprendre la mise en exergue des ports de commerce dans un contexte global de démondialisation et de repli national, alors que les ports sont normalement privilégiés dans les phases d'expansion car ils sont des outils d'ouverture et de projection vers le monde⁶? Il conviendra, d'une part, de s'interroger sur les causes profondes qui ont conduit les pouvoirs publics de l'entre-deux-guerres à assigner une nouvelle place aux ports dans le commerce extérieur de la France; d'autre part, il s'agira de cerner les secteurs d'activité qui ont permis la promotion des établissements maritimes en outil national. Il est alors légitime de se demander si, dans ce contexte porteur, les ports français ont été de nouveau en mesure de rivaliser avec leurs principaux concurrents européens. De fait, il faudra de nouveau interroger la politique d'investissement des pouvoirs publics, qui est la pierre angulaire de la modernisation technique et commerciale des ports et, en dernier ressort, de leur compétitivité. L'investissement dans l'outillage portuaire était d'autant plus déterminant que l'on a assisté de l'entre-deux-guerres au début des années 1960 à une nouvelle avancée de la mécanisation de la manutention et à des expériences d'intermodalité riches d'avenir. Le système technique portuaire a donc accouché d'un nouveau paradigme dont les

5. *Ibid.*, p. 334-337.

6. Même s'il ne s'agit pas du cœur de notre propos, nous pensons que la séquence 1914-1945 a été celle d'une démondialisation de l'économie. Cette vision est contestée par certains historiens comme Michael B. Miller qui ne souhaite pas s'en tenir aux seuls indicateurs macro-économiques. Ce dernier insiste sur l'approfondissement de l'universalisation de phénomènes culturels comme le cinéma, les relations d'affaires ou bien la montée en puissance des firmes multinationales au cours de l'entre-deux-guerres. Voir MILLER Michael B., *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 8-11.

ports français, comme d'autres en Europe et dans le monde, ont été le théâtre et qu'il conviendra d'analyser.

Par souci de cohérence avec nos précédents travaux, nous avons fait le choix de focaliser notre attention sur 16 établissements répartis entre les deux grandes façades maritimes françaises. Ces derniers étaient distribués entre deux catégories selon la classification proposée en 1910 par le député Charles Chaumet et communément admise par la suite⁷. Elle fut, par exemple, reprise par Albert Claveille dans son livre de réflexion sur les ports français publié après la Première Guerre mondiale, ainsi que par le Conseil supérieur des travaux publics (CSTP) dans un avis émis le 9 février 1918⁸. Les établissements de première catégorie étaient au nombre de sept et comprenaient Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille. Ces derniers sont d'ailleurs ceux qui ont accédé au statut de port autonome en 1965⁹. Les ports de deuxième catégorie étaient au nombre de neuf et comprenaient Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, La Rochelle-La Pallice, Bayonne et Sète. Le reste des ports entrant dans la troisième catégorie. Le tonnage du commerce extérieur manipulé par les 16 ports de première et de deuxième catégories s'élevait à 89 % du total des ports français en 1919 et à 96,5 % en 1964, soit la quasi-totalité de l'activité internationale des ports français mesurée en tonnes métriques.

Une riche décennie historiographique

La connaissance de l'histoire contemporaine des ports français a notablement progressé depuis l'état de l'art publié dans la *Revue d'histoire maritime* en 2010, qui faisait suite au premier congrès du Groupement d'intérêt scientifique (GIS) d'histoire maritime réuni à Lorient en 2007¹⁰. À cette date, l'on comptait une bonne douzaine de solides monographies portuaires qui se distinguaient déjà par la variété de leurs approches méthodologiques (fonctionnaliste, institutionnelle, environnementaliste, globalisée)¹¹. Nous apportons notre pierre à l'édifice avec la publication des *Grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle* (2011), suivie de celle d'une monographie consacrée à l'adaptation du port de Bordeaux aux transformations du commerce international¹². Au même moment, nous avons inscrit dans le contrat quadriennal de recherches du Centre d'études des mondes moderne et contemporain de l'université Bordeaux-Montaigne une thématique relative à l'étude des ports et des villes portuaires dans la longue durée. Elle donna lieu à l'organisation de trois colloques aux entrées très différentes. Celui qui fut consacré aux ports du golfe de Gascogne en 2010 a réuni des spécialistes espagnols et français qui se sont interrogés

7. Rapport fait au nom de la commission du commerce et de l'industrie chargée d'examiner le projet de loi sur le régime des ports maritimes de commerce, annales de la Chambre des députés, annexe, session ordinaire, document n° 3113, séance du 10 février 1910.

8. CLAVEILLE Albert, *Nos ports*, Paris, Plon-Nourrit & C^{ie}, 1920, p. 45 ; AUPF-UCCMPF, compte rendu de la séance du 3 juin 1929.

9. Nantes et Saint-Nazaire ont été réunis dans un seul établissement public en 1966.

10. MARNOT Bruno, « Les échanges, du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX^e-XX^e siècles) », *Revue d'histoire maritime*, n° spécial « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation », n° 10-11, 2010, p. 43-62.

11. Pour plus de détails *ibid.*, p. 47-49.

12. MARNOT Bruno, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2013.

sur les dynamiques spatiales et commerciales de cette façade maritime dans la très longue durée¹³. Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères ont, pour leur part, proposé de revisiter la thématique des ports comme observatoires et lieux des pratiques frauduleuses et de contrebande¹⁴. Enfin Caroline Le Mao et Philippe Meyzie se sont intéressés aux problématiques du ravitaillement des villes portuaires¹⁵. Ces manifestations scientifiques nourrissent notamment deux manuels de synthèse consacrés aux villes portuaires françaises¹⁶.

Le GIS Histoire maritime devenu GIS Histoire et Sciences de la mer a servi d'incubateur à la réflexion sur l'histoire portuaire en inscrivant cette thématique dans sa plateforme scientifique de 2014-2018. Trois journées d'études interdisciplinaires furent organisées en 2016 et 2017 pour prospecter des problématiques aussi diverses que la gouvernance, la notion de port dans la longue durée, les relations entre ports et environnement, les questions logistiques, les évolutions techniques ou encore la dimension patrimoniale¹⁷.

De façon générale, les colloques consacrés à l'histoire portuaire, qui étaient rares jusqu'à la fin des années 2000, sont devenus des rendez-vous quasi annuels, organisés par différents pôles universitaires littoraux. L'université de Bretagne Sud (Lorient), l'un des cœurs battant de l'histoire maritime française, organisa plusieurs manifestations consacrées aux ports. Ainsi, en 2009, un colloque s'intéressa-t-il aux rapports entre gens de mer et cités portuaires depuis l'Antiquité jusqu'à l'époque moderne¹⁸. En 2018, fut publié un volume substantiel regroupant différentes communications qui s'étaient interrogées sur l'histoire des aménagements portuaires et littoraux depuis l'époque moderne¹⁹. Deux ans plus tard fut édité un ouvrage collectif consacré aux processus des créations portuaires, issu d'une rencontre organisée à Lorient par le réseau international de recherche intitulé *La gobernanza de los puertos atlánticos*²⁰.

Le même dynamisme scientifique s'observe dans les centres de recherches septentrionaux. En 2013, Jean-François Eck, Pierre Tilly et Béatrice Touchelay organisèrent un colloque à Anvers consacré aux espaces portuaires du Nord-Ouest de l'Europe dans le cadre du projet VILPORT²¹. Dans le prolongement de ce programme européen, deux colloques questionnèrent la notion de résilience des villes portuaires.

13. FERNANDEZ Alexandre et MARNOT Bruno (dir.), *Les ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013.

14. FIGEAC-MONTHUS Marguerite et LASTÉCOUÈRES Christophe (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles. De la fraude au contrôle (XV^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012.

15. LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XV^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015.

16. LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015 ; MARNOT Bruno, *Les villes portuaires maritimes en France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015. Précisons que la chronologie a été partiellement complétée avec TRANCHANT Mathias, *Les ports maritimes de la façade atlantique (X^e-XV^e siècle)*, t. 1, *Tableau géohistorique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017.

17. Journées d'études organisées à Brest (mai 2016), Les Sables d'Olonne (novembre 2016) et Nice (mars 2017). Le programme de ces journées d'études est disponible sur le site du GIS HSM [<http://www.histoire-sciences-mer.org/>].

18. GUERBER Éric et LE BOUËDEC Gérard (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

19. LLINARES Sylviane, ÉGASSE Benjamin et DANA Katherine (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XV^e-XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018.

20. LLINARES Sylviane et SAUPIN Guy (dir.), *Ports nouveaux. Création et renaissance du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2020.

21. ECK Jean-François, TILLY Pierre et TOUCHELAY Béatrice (dir.), *Espaces portuaires. L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures, XIX^e-XX^e siècle*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015.

Leurs maîtres d'œuvre, Christian Borde, Jean-François Grevet, Sébastien Martin et Laurent Warlouzet, organisèrent une première rencontre à l'université d'Arras en 2017, qui invitait les historiens à réfléchir aux effets des transports et de l'intermodalité sur la reconfiguration des espaces portuaires maritimes et fluviaux en Europe du Nord depuis le xvii^e siècle. La seconde manifestation accueillit ses participants dans l'ancienne halle aux sucres du port de Dunkerque, reconvertie en magnifique *Learning Center*, pour appréhender les notions de crises et de réinventions des villes portuaires dans la longue durée²². La façade méditerranéenne ne fut pas en reste. L'université d'Aix-Marseille, qui avait été si souvent pionnière dans l'histoire des ports et des négoce portuaires, organisa un colloque en 2018 consistant à revisiter la thématique classique des outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, là aussi depuis l'époque moderne²³.

L'histoire des ports français contemporains s'est également nourrie du dynamisme de la recherche doctorale grâce à la réalisation de monographies scrutant leur objet selon des empan chronologiques plus ou moins amples. Ainsi François Biquet s'est-il intéressé à la trajectoire du binôme Caen-Ouistreham sur le dernier siècle et demi de son existence²⁴. En 2017, Alexandre Lalandre a présenté un travail important sur le port de Paris dans la deuxième moitié du xix^e siècle et exposé les enjeux, redevenus si actuels, de Paris port de mer²⁵. Dans le sillage d'une longue tradition locale, Fabien Bartolotti a étudié le port de Marseille entre la Libération et la réforme du statut des dockers en 1992. Parmi les nombreuses avancées de cette recherche, il faut signaler la réflexion, inédite dans l'histoire portuaire, qui a été accordée aux problématiques environnementales posées par l'activité industrielle²⁶. Sur la même échelle de temps, Cécile Rault s'est intéressée aux reconversions du port de Dunkerque²⁷. Les deux principaux établissements de Charente-Maritime ont, avec des approches très différentes, fait aussi l'objet de deux études approfondies²⁸.

D'autres thèses ont abordé la question portuaire de manière indirecte, en empruntant d'autres sentiers historiographiques. Deux d'entre elles se sont intéressées à des ports bretons de moyenne taille par le biais de l'histoire de l'entreprise. Pascal Boisson a retracé l'histoire de l'équipement charbonnier du port de Lorient à travers l'étude

22. Les actes de ce colloque ont été publiés par les soins de BORDE Christian, GREVET Jean-François, MARTIN Sébastien et WARLOUZET Laurent (dir.), *La résilience des villes portuaires*, t. 1, *Crises et réinventions (xvi^e-xx^e siècle)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2022.

23. BARTOLOTTI Fabien, BUTI Gilbert, DAUMALIN Xavier et RAVEUX Olivier (dir.), *Les outils de l'activité portuaire en Europe méditerranéenne et atlantique, xvii^e-xx^e siècle*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2021.

24. BIQUET François, *Prosperité et reconversion économique du port de Caen, 1850-2010. Acteurs et enjeux pour la ville et la région*, thèse d'histoire, sous la direction de Olivier Dumoulin, Caen, université de Caen, 2016. La thèse a été publiée sous le titre *Le canal et le port. Histoire maritime de Caen et Ouistreham aux xix^e et xx^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2018.

25. LALANDRE Alexandre, *Le port de Paris. Naissance d'un port industriel (milieu du xix^e siècle-1914)*, thèse d'histoire, sous la direction de Michel Margairaz, Paris, université Paris-Panthéon Sorbonne, 2017.

26. BARTOLOTTI Fabien, *Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 : rythmes, stratégies des acteurs, enjeux environnementaux*, thèse d'histoire, sous la direction de Xavier Daumalin, Marseille, université Aix-Marseille, 2021.

27. RAULT Cécile, *Histoire du port de Dunkerque : reconstruction, expansion et reconversion, 1945-1992*, thèse d'histoire, sous la direction de Laurent Warlouzet, Boulogne-sur-Mer, université du littoral côte d'Opale, 2023.

28. MARIET Vincent, *De l'Atlantique aux mers de Chine : Rochefort port impérial au xix^e siècle (1793-1913)*, thèse d'histoire, sous la direction de Bruno Marnot et Jean-François Klein, La Rochelle, université de La Rochelle, 2022 ; VIGNAU Pascal, *La Pallice : la construction et l'essor d'un port de commerce (1870-1940)*, thèse d'histoire, sous la direction de Bruno Marnot, La Rochelle, université de La Rochelle, 2022.

du grand entrepreneur local Émile Marcesche, tandis qu'Emmanuel Couanault a livré une étude très complète sur la flotte, le transbordement et le stockage des vins en vrac, là aussi à partir d'une biographie d'un entrepreneur de Quimper²⁹. Ces acquis ont en partie alimenté la monographie de Gérard Le Bouëdec et de Christophe Cérino sur Lorient³⁰. L'histoire industrielle fut également une entrée fructueuse. Morgan Le Dez s'est, par exemple, intéressé à la naissance du complexe pétrolier de la Basse-Seine entre le début des années 1860 et 1940³¹. Bernard Cassagne a apporté des lumières nouvelles sur l'activité portuaire contemporaine du port de Bordeaux en mettant au jour l'histoire des sècheries de morue, de leur naissance à leur extinction à la fin du xx^e siècle³². Éric Kocher-Marbœuf a consacré son mémoire inédit de dossier d'habilitation à diriger des recherches à la construction navale à Saint-Nazaire, depuis le mitan du xix^e siècle jusqu'aux années 1970³³. Ce travail a d'ailleurs autant mis en lumière l'histoire de la filière dans ses rapports avec l'État que le monde des ouvriers.

L'histoire sociale constitue une autre entrée possible. Elle a été privilégiée par Nicolas Cochard qui a revisité l'histoire du Havre au xix^e siècle par l'étude prosopographique des gens de mer³⁴, tandis que John Barzman a livré la première vaste synthèse sur l'histoire des dockers de cette ville à l'époque contemporaine³⁵. Plus largement, l'histoire maritime contemporaine a bénéficié de l'apport de deux travaux d'envergure consacré aux flottes et aux compagnies de navigation. La thèse d'Antoine Resche a retracé l'histoire de la mythique ligne de l'Atlantique Nord entre la fin du xix^e siècle et 1940, à travers l'étude comparée de trois grands armements³⁶. Benoît Doessant a, pour sa part, retracé les débuts et l'essor de la flotte pétrolière française au xx^e siècle³⁷.

Les ports de l'empire colonial français ont également fait l'objet d'un regain d'intérêt. En 2013, une journée d'étude a réuni des historiens français spécialistes tantôt du

-
29. BOISSON Pascal, *Émile Marcesche (1868-1939) : une trajectoire entrepreneuriale*, thèse d'histoire, sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université Bretagne Sud, 2010 ; COUANULT Emmanuel, *Quimper-Oran. Trajectoires d'un entrepreneur et commerce maritime du vin d'Algérie en Bretagne : Hervé Nader (1945-fin des années 1960)*, thèse d'histoire, sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne Sud, 2016.
30. LE BOUËDEC Gérard et CÉRINO Christophe, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017.
31. LE DEZ Morgan, *Le commerce et l'industrie des pétroles dans la basse vallée de la Seine : 1860-1940 : la naissance d'un complexe énergétique, entre interventions étatiques et initiatives locales*, thèse d'histoire, sous la direction de Alain Leménorel, Le Havre, université du Havre, 2009. La thèse a été publiée sous le titre *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, Peter Lang, 2012.
32. CASSAGNE Bernard, *Naissance et développement d'une industrie originale, les sècheries de morue de l'agglomération bordelaise (1825-1990)*, thèse d'histoire, sous la direction de Alexandre Fernandez, Bordeaux, université Bordeaux-Montaigne, 2015.
33. KOCHER-MARBŒUF Éric, *Quand l'acier va à la mer. Mutations économiques et conflits sociaux dans la construction navale française au prisme de Saint-Nazaire (1850-1975)*, volumes 3 à 5 du dossier d'habilitation à diriger des recherches en histoire contemporaine, garant Laurent Warloutzet, Paris, université Paris-Sorbonne, 2020.
34. COCHARD Nicolas, *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, thèse d'histoire, sous la direction de André Zysberg, Caen, université de Caen, 2013. La thèse a été publiée sous le titre *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au xix^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.
35. BARZMAN John, *Les dockers du Havre de la Révolution à nos jours*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2024.
36. RESCHE Antoine, *L'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord par les compagnies françaises et britanniques (1890-1940)*, thèse de d'histoire, sous la direction de Michel Catala et Bruno Marnot, Nantes, université de Nantes, 2016. La thèse a été publiée sous le titre *Une ligne mythique. Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique Nord entre 1890 et 1940*, La Crèche, Éditions La Geste, coll. « Presses universitaires de Nouvelle-Aquitaine », 2021.
37. DOESSANT Benoît, *Le transport maritime d'hydrocarbures. Les compagnies pétrolières françaises entre impératifs économiques et obligation de pavillon (1918-1998)*, thèse d'histoire, sous la direction de Pascal Griset, Paris, université Paris-Sorbonne, 2016.

fait portuaire, tantôt du monde colonial, dans le but de réfléchir à la notion de port en situation coloniale. Cette rencontre donna lieu à une publication l'année suivante, avant que le concept de « port en situation coloniale » soit interrogé à nouveau frais dans un article ultérieur³⁸. Les établissements maritimes de l'Afrique française sont mieux connus grâce aux travaux des collègues espagnols de l'université de Las Palmas de Gran Canaria, à l'image des nombreux articles produits par Daniel Castillo Hidalgo sur les ports de l'Afrique occidentale³⁹ ou de la synthèse en langue française livrée par Miguel Suárez Bosa sur Casablanca⁴⁰. En s'intéressant à la colonisation de la Côte d'Ivoire, Philippe Gacha a consacré une partie substantielle de ses travaux à la construction du port d'Abidjan⁴¹. Dans le sillage de l'ouvrage séminal de François Gipouloux relatif aux villes portuaires et aux réseaux de négociants d'Extrême-Orient⁴², les ports de l'espace indo-chinois ont également fait l'objet de travaux universitaires. Delphine Boissarie a apporté des éléments sur les trafics entre cette colonie et la métropole dans sa thèse consacrée à la maison de négoce bordelaise Denis Frères⁴³, tandis que Sunny Le Galloudec a consacré une monographie au long cours sur le port jusqu'alors trop méconnu de Tourane⁴⁴.

Outre les travaux scientifiques, dont nous venons de dresser un rapide inventaire, il faudrait aussi mentionner l'organisation de plusieurs expositions consacrées aux ports et au commerce maritime, qui sont le signe d'un intérêt sociétal nouveau pour ces thématiques. À titre d'exemple, l'exposition itinérante entre Le Havre et Bordeaux (2008-2009), intitulée « Sur les quais. Ports, docks et dockers de Boudin à Marquet », constitua la première rétrospective consacrée aux rapports entre l'art et le travail portuaire. Il faut préciser, en dernier lieu, que les recherches consacrées à

38. KLEIN Jean-François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale, Enquêtes et documents*, n° 50, décembre 2014 ; KLEIN Jean-François et LAUX Claire, « Les ports en situation coloniale : interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xv^e au xx^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 28, 2020, p. 207-230.

39. Parmi une bibliographie abondante citons CASTILLO HIDALGO Daniel et MAZIANE Leila, « Dakar et Casablanca : deux ports pour la globalisation. Trajectoire d'innovation technique dans les ports de l'Afrique de l'Ouest (1880-1939) », *Hespéris-Tamuda*, vol. 49, 2014, p. 67-100 ; CASTILLO HIDALGO Daniel et MARNOT Bruno, « La première modernisation portuaire au Sénégal : le rôle fondateur de Dakar (1880-1939) », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, 2014, p. 347-371 ; CASTILLO HIDALGO Daniel et DIOUF Adama, « Entre la centralité et la complémentarité : les systèmes et sous-systèmes portuaires en Afrique occidentale (1885-1914) », in GIS d'Histoire maritime, *La maritimisation du monde*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2016, p. 403-428 ; « The Port of Dakar : Technological Evolution, Management and Commercial Activity », in MIGUEL SUÁREZ BOSA (dir.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850-1930*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014, p. 90-111 ; « Les transformations du système portuaire au Sénégal (1850-1913) », in Sylviane LLINARES et Guy SAUPIN (dir.), *Ports nouveaux. Création et renaissance du xv^e au xx^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2020 p. 107-130. Daniel Castillo Hidalgo a rassemblé ses réflexions dans *Puerto de Dakar, puerta de África occidental : Une historia económica de Senegal (1857-1957)*, Veredalibros, Le Canarien Ediciones, 2016.

40. SUÁREZ BOSA Miguel, *Le port de Casablanca au xx^e siècle. Une source de développement pour le Maroc*, Paris, L'Harmattan, 2019.

41. GACHA Philippe, *L'entreprise coloniale en Côte d'Ivoire : des pionniers rochelais à l'indépendance (1861-1960)*, thèse d'histoire, sous la direction de Bruno Marnot, La Rochelle, université de La Rochelle, 2022.

42. GIPOULOUX François, *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, xv^e-xx^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2009.

43. BOISSARIE Delphine, *La maison Denis Frères (1862-1954). Trajectoire d'un réseau commercial et social entre Bordeaux et l'Extrême-Orient*, thèse d'histoire, sous la direction de Christophe Bouneau et Jean-François Klein, Bordeaux, université Bordeaux-Montaigne, 2015.

44. LE GALLOUDEC Sunny, *Utopies coloniales en mer de Chine. La trajectoire économique, politique, maritime et portuaire de la concession française de Tourane (Đà Nẵng) : histoire d'une « mise en connexion du monde » (1858-1975)*, thèse d'histoire en cours de préparation sous la direction de Jean-François Klein et de Thi Hanh Nguyen.

l'histoire des ports n'épuisent pas la totalité des travaux académiques menés sur l'histoire maritime contemporaine en France depuis le début des années 2010.

Un gisement documentaire abondant

L'historien des ports contemporains a la chance de disposer d'un vaste corpus documentaire : fonds des ministères des Travaux publics et du Commerce aux Archives nationales (sous-série F¹⁴ et F¹²), série S (travaux publics) des archives départementales et série O (travaux publics et moyens de transport) des archives municipales, archives des chambres de commerce et d'industrie, archives des ports quand elles existent ou qu'elles sont consultables pour le public. Cette liste n'est pas exhaustive.

Restituer les trafics portuaires suppose de collecter et de traiter des données chiffrées. Comme pour notre précédent ouvrage, nous avons utilisé le *Tableau général* publié chaque année par l'administration des Douanes. Celui-ci a pris quatre dénominations successives au cours de notre période d'étude : *Tableau général du commerce et de la navigation* (1896-1927) ; *Tableau général de la navigation maritime : navigation internationale, cabotage français et effectif de la marine marchande* (1928-1948) ; *Tableau général de la navigation maritime et des transports* (1949-1959) ; *Tableau général de la navigation maritime* (1960-1964). La publication du *Tableau général* s'arrête en 1964, ce qui correspond à la borne chronologique terminale de notre étude. Les différentes moutures du *Tableau* correspondent à chaque fois à une nouvelle présentation des séries chiffrées, avec une tendance toujours plus accusée à la désagrégation des données... et à un allongement consécutif de la durée de leur traitement. Le grand avantage de cette source officielle réside dans l'homogénéité des séries sur la longue durée⁴⁵. De façon plus secondaire, nous avons également eu recours à l'*Annuaire statistique des transports* publié à partir de 1950 par le ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme⁴⁶.

À la différence de la période antérieure à 1914, l'historien dispose de la documentation extrêmement riche de l'Union des ports de France (UPF). À l'instar d'autres organisations patronales du monde maritime, comme le Comité central des armateurs de France (CCAF) ou la Chambre syndicale des constructeurs de navires et machines marines (CSCNMM), l'UPF possède un fonds archivistique impressionnant mais trop peu exploité⁴⁷. Cette association professionnelle regroupant les exploitants des établissements des ports de commerce et de pêche est issue de la fusion de deux associations-mères nées à la fin de la guerre, à savoir l'Association des grands ports français (AGPF) et l'Union des chambres de commerce maritimes (UCCM puis UCCMPF)⁴⁸. Le député Charles Chaumet, à l'origine de la classification officielle de 1910, présidait d'ailleurs les deux structures. Élu du département de la Gironde, Chaumet était l'un

45. Des séries plus synthétiques figurent également dans l'*Annuaire statistique de la France* publié à partir de 1878.

46. Disponible en libre accès sur le site de l'Insee [<https://www.epsilon.insee.fr/jspui/>].

47. Les archives du CCAF, aujourd'hui Armateurs de France, ont été dépouillées par Christian Borde, qui a travaillé sur l'histoire de cet organisme patronal. Éric Kocher-Marboeuf a, quant à lui, mis au jour celles de la CSCNMM – devenue Groupement des industries de constructions et activités navales (GICAN) – dans son ample étude sur la construction navale française contemporaine.

48. VANNOISE-POCHULU Marie-Françoise de, *La mutation de la politique portuaire française à l'ère industrielle. La réforme du statut des ports de commerce : l'exemple du port du Havre, 1871-1939*, thèse d'histoire, sous la direction de Albert Broder, Paris, université Paris 12-Créteil, 2000, p. 199-200.

des grands spécialistes et promoteurs de la cause portuaire au Parlement. Les archives de l'UPF sont classées en deux grandes catégories. En premier lieu, les comptes rendus de l'association depuis ses origines. Cette documentation interne est de premier ordre. Elle représente non seulement une trace de l'histoire de l'institution, mais elle permet surtout de connaître, par ses débats et résolutions, les prises de positions individuelles et collectives relatives aux différents dossiers qui ont jalonné l'histoire des ports français au xx^e siècle. En tout, une centaine de registres ont été dépouillés sur notre période d'étude. En deuxième lieu, des dossiers thématiques couvrent tous les domaines de la vie portuaire et économique du pays. Ces fonds qui constituent la documentation externe de l'organisme (textes de lois, brochures, études techniques, etc.) sont en apparence très riches. Toutefois, deux classements successifs ont probablement été à l'origine de pertes qui ont surtout affecté la période antérieure à la Seconde Guerre mondiale. En outre, la majeure partie de cette documentation qui a été conservée est concentrée sur les années postérieures à 1965.

La littérature technique a été abondamment utilisée en raison de l'invasion des équipements de transbordement, d'entreposage, de pré et post-acheminement sur les quais et les terre-pleins, mais aussi de la poursuite des travaux d'extension et des remaniements des territoires portuaires. L'historien dispose d'une somme d'informations importante à la lecture des articles extraits des *Annales des Ponts et Chaussées*, de la revue *Travaux*⁴⁹, du *Journal des transports* et surtout du *Génie civil* qui a livré, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, plus d'une centaine d'occurrences regardant les ports français de la métropole et des colonies. Il est important de préciser que la revue *Travaux* a publié, entre 1947 et 1950, trois numéros spéciaux consacrés à la reconstruction des établissements métropolitains, ce qui représente une documentation de première main de plus de 600 pages.

Cet état des lieux exhaustif est d'autant plus précieux qu'il se situe à un moment charnière de l'histoire contemporaine des ports français et qu'il complète la lecture de deux publications volumineuses qui font elles aussi un bilan technique et économique à une période clé. Par la qualité de leur information, ces enquêtes se situent dans la lignée des monographies rédigées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées dans la collection de « Ports maritimes de la France » et éditées en deux séries successives (1874-1889 puis 1908-1912). La première d'entre elles, intitulée *Les ports maritimes français. Métropole et Afrique du Nord*, est publiée par le Comité central des armateurs de France (CCAF) en 1924. Elle s'apparente à une véritable encyclopédie de quelque mille pages, qui couvre tous les aspects de l'activité de 150 établissements français : renseignements statistiques sur l'activité commerciale entre 1912 et 1922 ; description des conditions nautiques et de l'outillage ; tarifs et taxes portuaires divers ; règlements spéciaux et usages commerciaux ; renseignements généraux et adresses concernant les services du port. Sa date d'édition présente aussi l'intérêt de livrer un état technique des ports après la Première Guerre mondiale, qui a donné lieu à des transformations rapides. Le deuxième ouvrage est l'œuvre de Jean Latty, ingénieur en chef des Constructions navales et professeur à l'École nationale supérieure du génie maritime. Il s'agit du *Traité d'économie maritime* publié en 1963, soit une quarantaine d'années après la parution du CCAF. Le traité de Latty présente un état des lieux du régime

49. Publiée à partir de 1917, elle paraît sous le titre *Science et industrie* jusqu'en 1934.

administratif, des aspects commerciaux et techniques des ports à la fin de notre période d'étude. Il complète ainsi de manière opportune le premier ouvrage. Toutefois, comme le titre l'indique, la question portuaire constitue seulement l'un des quatre tomes du traité qui s'intéresse aussi aux constructions navales, aux transports maritimes et aux pêches. À la différence du premier traité, le livre de Latty est beaucoup moins exhaustif car il concentre son attention sur les établissements français les plus importants. En revanche, son propos ne se limite pas à la situation métropolitaine, puisqu'il regorge de nombreuses informations sur les ports étrangers et les canaux maritimes. On peut également mentionner la publication d'un troisième ouvrage collectif, intitulé *Les ports maritimes et fluviaux français*, paru en 1970. Moins systématique dans la présentation de ses monographies, il a néanmoins le mérite de dresser un inventaire des principaux établissements dans les années qui suivent immédiatement notre période d'étude.

Nous avons enfin pu nous appuyer sur l'existence d'une production scientifique animée par des géographes qui ont publié de nombreux articles sur la situation des ports français entre la fin de la Première Guerre mondiale et le début des années 1960. Cette littérature s'est substituée aux ouvrages polémiques qui ont pullulé avant 1914, lesquels étaient souvent l'œuvre de publicistes ou de juristes dénonçant le retard des ports français et l'impéritie des gouvernements républicains successifs⁵⁰. Outre des articles parus dans des publications régionales, les deux revues privilégiées par les auteurs ont été les vénérables *Annales de géographie*, fondées en 1891 par Paul Vidal de La Blache, et *L'information géographique*, fondée en 1936 par André Chollet. Cette production témoigne de l'intérêt nouveau que l'école de géographie française a porté aux ports maritimes à partir de l'entre-deux-guerres. Comme objets d'étude, ils n'étaient plus l'apanage, comme c'était le cas depuis le XIX^e siècle, des ingénieurs et des économistes, dont les représentants contemporains furent Paul de Rousiers, Marcel Hérubel ou Jean Latty. Après 1945, apparurent les premières synthèses d'envergure, comme les cours de géographie maritime prodigués en Sorbonne par Aimé Perpillon et publiés au début des années 1960. Mais les avancées furent aussi et surtout d'ordre conceptuel. S'affirma alors une école havraise réunie autour de la revue *Porte océane*, publiée entre 1945 et 1957, qui jeta les premières bases méthodologiques solides de la géographie portuaire, à l'image des études de Marcel Amphoux consacrées à la problématique des avant-pays portuaires. André Vigarié y écrivit ses premières analyses méthodologiques qui aboutirent à la notion de triptyque portuaire magistralement illustrée dans sa thèse fondatrice sur les ports de la Rangée nord publiée en 1964⁵¹. La géographie humaine avait pris la mesure du rôle croissant joué par les grands ports français dans l'économie nationale.

Les ports : de l'outil au système technique

L'histoire des grands ports de commerce français entre 1914 et 1965 sera questionnée à travers quatre thèmes successifs. L'élévation des ports de commerce au statut d'outil national conduira à une analyse plus conceptuelle du système technique portuaire.

50. MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce...*, op. cit., p. 23-24.

51. VIGARIE André, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin, leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Paris, SABRI, 1964.

La Première Guerre mondiale a été la matrice involontaire de ce changement de regard et de statut des ports de commerce français. L'historiographie a démontré avec raison que la guerre de 1914-1918 a été une guerre totale qui a impliqué une mobilisation générale des hommes et des femmes, de l'appareil industriel, des colonies et des ressources morales de la nation. Elle a, semble-t-il, minoré jusqu'à une date récente sa dimension logistique. Celle-ci fut pourtant essentielle pour alimenter, pendant quatre longues années, le front en soldats, ravitaillement et armes de toutes sortes ; essentielle aussi pour fournir à l'arrière les matières premières pour l'industrie et les denrées pour la population. Les ports ont, par conséquent, rempli une mission aussi vitale qu'inédite. En effet, l'explosion des trafics d'importation a mis à rude épreuve leurs capacités de manutention et d'évacuation des marchandises. Le défi n'a pu être relevé qu'au prix d'un puissant effort d'équipement qui a transformé leur physionomie. Le conflit fut le moment d'une prise de conscience dans l'esprit des dirigeants français du rôle stratégique que remplissaient les ports. S'en est suivie, dans l'immédiat après-guerre, une réflexion, au sein de différents cercles, sur leur meilleure intégration à l'économie nationale. Elle trouva un terrain d'expression avec l'élaboration d'une politique nationale du pétrole, un produit qui a démontré son caractère stratégique durant les hostilités.

La conjoncture erratique de l'après-guerre conféra aux ports un autre rôle dans l'économie nationale. Du début des années 1920 jusqu'à 1945, le commerce extérieur de la France a subi les violentes oscillations d'une économie internationale prise dans la tourmente du mirage de la reprise des années 1920, de la dépression des années 1930 et, pour finir, de l'atonie de la Seconde Guerre mondiale. Le pays crut trouver la solution dans le repli sur l'empire colonial et la constitution d'un vaste espace économique protégé du chaos mondial. L'étude de l'avant-pays des ports de commerce traduit bien ce tropisme colonial généralisé dans la plupart des 16 établissements de notre étude. Il a introduit une distorsion durable, jusqu'aux décolonisations, dans l'horizon maritime des ports et a été l'un des facteurs de l'effacement des modèles régionaux de croissance qui avaient prévalu jusqu'en 1914. À l'unisson des gouvernements successifs, beaucoup de négoce portuaires ont perçu dans « la plus grande France » une planche de salut commercial même lorsque l'empire commença à se déliter.

À ce moment de leur histoire, les ports français avaient enregistré des évolutions spatiales, économiques et technologiques majeures. Un certain nombre d'entre eux étaient devenus ou en passe de devenir des complexes industriels de premier ordre et la multiplication de leurs fonctions se traduisit parfois par leur éclatement spatial. La place croissante de l'industrie entraîna aussi des problèmes d'ordre environnemental. La deuxième grande dynamique observable fut l'accélération de la mécanisation de la manutention des pondéreux. Formant la majeure partie des trafics portuaires, ils jouèrent un rôle décisif dans la mise au point de méthodes de transbordement, d'entreposage et d'évacuation innovantes, que l'avènement du conteneur dans les années 1960 a largement occultées. Ces innovations ont eu des répercussions sur le travail des docks dont il faudra apprécier les effets. La troisième grande tendance à l'œuvre fut le développement de l'intermodalité dans le transport de voyageurs, mais aussi dans le transfert de biens manufacturés à travers l'expérimentation des cadres de classement qui préfiguraient les futurs conteneurs. Ces séries de transformations, dont

les bases furent posées avant 1914, ont abouti à la formation d'un nouveau paradigme technique parvenu à maturité au milieu des années 1960.

Les innovations enregistrées par les principaux ports de commerce français leur ont-elles permis, pour autant, d'être compétitifs par rapport à leurs puissants voisins de la *Northern Range*? Une première réponse pourra être apportée par l'étude de l'arrière-pays des ports français, c'est-à-dire de leur capacité à reconquérir des clientèles de l'espace national et à en capter de nouvelles dans l'espace européen. Une deuxième réponse émanera de la comparaison directe du dynamisme des ports français avec les grands *emporia* européens du Nord-Ouest et plus particulièrement avec le port d'Anvers, considéré comme le principal responsable des « détournements » de trafics. La troisième réponse proviendra de l'analyse de l'évolution de l'investissement public. Il apparaît, au final, que les organismes maritimes de l'hexagone ne furent pas en mesure de disputer le leadership à leurs concurrents directs. Ce fait fut acquis et entériné par la loi sur l'autonomie de 1965 qui consacra, selon nous, une conception très gallo-centrée de la puissance portuaire.

«Les ports de commerce français de 1914 à 1965», Bruno Marnot
ISBN 979-10-413-0058-7 Presses universitaires de Rennes, 2025, www.pur-editions.fr