



AFFIRMATION ET DISPARITION DES TROIS MODELES DE CROISSANCE DES PORTS ATLANTIQUES FRANÇAIS DU DEBUT DU XIX^e SIECLE JUSQU'AU MILIEU DU XX^e SIECLE

AFIRMACIÓN Y DESAPARICIÓN DE LOS TRES MODELOS DE CRECIMIENTO DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS FRANCESES DESDE PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XX

AFFIRMATION AND DISAPPEARANCE OF THE THREE MODELS OF GROWTH OF THE FRENCH ATLANTIC PORTS FROM THE BEGINNING OF THE 19TH CENTURY TO THE MIDDLE OF THE 20TH CENTURY

Bruno Marnot* 

Fecha de Recepción: 27 de mayo de 2022
Fecha de Aceptación: 28 de septiembre de 2022

Cómo citar este artículo/Citation: Bruno Marnot (2023). Affirmation et disparition des trois modèles de croissance des ports atlantiques français du début du XIX^e siècle jusqu'au milieu du XX^e siècle. *Anuario de Estudios Atlánticos*; n° 69: 069-009.

<https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/article/view/10813/aea>
ISSN 2386-5571. <https://doi.org/10.36980/10813/aea>

Resumen: En el momento en que se desarrollaba una nueva fase de la mundialización a mediados del siglo XIX, los puertos franceses, desde Bayona a Dunkerque, adoptaron diferentes estrategias de inserción en el comercio internacional. A partir de diferentes indicadores se desarrollaron dos modelos de crecimiento y un contramodelo bretón que dificultó su inserción en las redes comerciales globales. Estos modelos de crecimiento alcanzaron su pleno desarrollo a finales del siglo XIX. Sin embargo, factores geopolíticos y económicos condujeron a su desagregación en el periodo comprendido entre la Primera Guerra Mundial y la descolonización de los años 1950 y 1960.

Palabras clave: modelo de crecimiento, comercio exterior, navegación a vela, navegación a vapor, colonias, petróleo.

Résumé: Au moment où s'esquisse une nouvelle phase de mondialisation au milieu du XIX^e siècle, les ports français, depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque, adoptent différentes stratégies d'insertion dans le commerce maritime international. A partir de nombreux indicateurs se dégagent deux modèles de croissance et un contre-modèle breton qui rate son insertion dans les nouvelles du commerce intercontinental. Ces modèles de croissance atteignent leur pleine cohérence au tournant des XIX^e et XX^e siècles. Cependant, des facteurs géopolitiques et économiques conduisent à leur désagrégation entre la Première Guerre mondiale et les décolonisations des années 1950-1960.

Mots-clés: modèle de croissance, commerce extérieur, navigation à voiles, navigation à vapeur, colonies, pétrole

Abstract: At the time when a new phase of globalisation was taking shape in the middle of the 19th century, the French ports, from Bayonne to Dunkirk, adopted different strategies of insertion in international maritime trade. Based on numerous indicators, two growth models and a Breton counter-model emerge,

* 14 rue de la Planterie. 17290 Aigrefeuille d'Aunis. Francia. Correo electrónico: bruno.marnot@univ-lr.fr; teléfono: +330637241333.

which fails to integrate into the new intercontinental trade. These growth models reached their full coherence at the turn of the 19th and 20th centuries. However, geopolitical and economic factors led to their disintegration between the First World War and the decolonisations of the 1950s and 1960s.

Keywords: model of growth, foreign trade, sailing navigation, steam navigation, colonies, oil

INTRODUCTION

Selon un classement établi avant la Première Guerre mondiale, et qui a valeur quasi-officielle, la façade atlantique française compte 14 ports sur 16 faisant partie soit de la première catégorie (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux), soit de la deuxième (Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, La Rochelle, Bayonne). Ce classement s'est dégagé au fil des décennies, en fonction de la quantité de trafic entré et sorti dans les ports. Il a été élaboré pour servir d'outil de référence dans la politique de distribution des crédits publics pour la modernisation des équipements. Cette référence demeura malgré tout très théorique au regard de la réalité de la politique d'investissement de l'Etat français sur le long terme. Dans un travail datant déjà de plusieurs années, nous avons remarqué que l'analyse du taux de croissance annuel moyen de chaque établissement portuaire avait permis de dégager des modèles de croissance régionaux¹.

En l'occurrence, de Bayonne à Dunkerque, se dessinaient deux modèles différents d'insertion dans le commerce international lorsque se développa la mondialisation du XIXe siècle. Et l'on pourrait même en ajouter un troisième avec le contre-modèle breton. Nous avons alors constaté une étroite corrélation entre la croissance du commerce extérieur des ports et la structure de leurs avant-pays respectifs. La poursuite de cette analyse sur la période qui court de la Première Guerre mondiale jusqu'au milieu des années 1960, qui constituent un tournant dans l'histoire du commerce international des ports français (décolonisation, montée en puissance du Marché Commun), conduit à s'interroger sur la pérennité de ces modèles, dans un contexte géopolitique et macro-économique sensiblement différent. Cela revient à interroger les modalités et les contraintes de l'insertion des principaux ports français de l'Atlantique dans le commerce international, à analyser leurs comportements et leurs adaptations respectifs aux événements qui ont affecté l'ordre économique mondial, ainsi qu'à considérer l'évolution de leurs trafics majeurs. L'exploitation d'une source exceptionnelle fournie par l'administration des Douanes a permis de restituer ces évolutions sur la longue durée.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DES PORTS DANS LES SOURCES DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES

L'insertion des ports de commerce dans les échanges maritimes internationaux peut être considérée comme le critère majeur de leur rayonnement et de leur dynamisme sur la longue durée. Cet enjeu s'est avéré crucial pour les ports français après 1815, lorsqu'il leur fallut reconquérir des horizons ultramarins avec lesquels ils avaient perdu presque tout contact depuis plusieurs années. Ce travail s'appuie sur l'étude de la structure et de l'évolution des 14 plus importants établissements maritimes français de la façade atlantique. À la veille du premier conflit mondial, le ministère des Travaux publics distinguait 7 ports de première catégorie (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, Rouen, Saint-Nazaire et Nantes) et 9 ports de deuxième catégorie (Boulogne, Calais, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, La Rochelle-La Pallice, Bayonne, Sète)². Le reste appartenant à la troisième catégorie. Nous avons conservé ce classement dans la mesure où les établissements de première et de deuxième catégorie présentent les volumes de trafic consacrés au commerce extérieur parmi les plus élevés sur la longue durée.

¹ MARNOT (2011).

² Marseille et Sète, respectivement ports de premier et de deuxième rang, sont exclus de notre étude. À la différence de Nantes et de Saint-Nazaire qui forment deux établissements distincts sur le plan juridique, les données de l'avant-port de La Pallice sont intégrées à celles du port de La Rochelle. Saint-Nazaire est déclaré port autonome sur le plan douanier par décision du 9 avril 1858 et la commune obtient la création d'une chambre de commerce en 1879. Les ports de Nantes et de Saint-Nazaire sont réunifiés dans un établissement commun en 1957.

La compétitivité d'un port doit se traduire par une croissance durable de son commerce extérieur, ce dernier étant censé devenir la composante prépondérante de son commerce total. Le commerce extérieur est défini par l'administration des Douanes comme la somme du commerce au long cours —marchandises étrangères et des colonies françaises— et du cabotage international. Le commerce extérieur doit être considéré comme le critère de référence, en premier lieu parce que les grands ports français ont cherché à asseoir ou à refonder les bases de leur croissance sur les échanges internationaux après 1815; en deuxième lieu, parce que l'explosion du commerce maritime et la transformation des flottes au long cours ont été les deux facteurs décisifs de la modernisation technique des organismes portuaires. Le taux de croissance du commerce extérieur d'un port représente, par conséquent, la traduction statistique d'une insertion plus ou moins réussie dans les échanges internationaux.

Toutefois, pour être significatif, le calcul du taux de croissance annuel moyen du commerce extérieur de chaque port suppose l'existence de séries à peu près homogènes et restituées sur la plus longue durée possible. Cette double condition explique l'utilisation des données de l'administration des Douanes rassemblées dans le *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*³. Si ce document synthétique est publié pour la première fois en 1827, les séries relatives au mouvement du trafic portuaire sont mentionnées à partir de 1829. À l'autre extrémité de la chronologie, l'année 1964 correspond à la dernière année de publication du *Tableau général* et correspond également au *terminus ad quem* de notre étude.

Tableau 1. Taux de croissance annuel moyen en volume des grands ports de l'Atlantique entre 1829-1833 et 1909-1913.

Ports de commerce	Taux de croissance annuel moyen (%)
Dunkerque	+ 3.69
Calais	+ 3.38*
Boulogne	+ 4.20
Dieppe	+ 3.67*
Rouen	+ 2.98
Le Havre	+ 2.95
Caen	+2.82*
Cherbourg	+ 4.36
Brest	- 0.29
Nantes	+ 1.75
Saint-Nazaire	+ 4.09**
La Rochelle-La Pallice	+ 0.96
Bordeaux	+ 2.32
Bayonne	+ 2.99
Taux de croissance moyen des 10 ports	+ 3.03

Source: B. Marnot d'après Administration des Douanes, *Tableau general*.

*période 1839/43-1909/13

**période 1859/63-1909/13

Le mouvement total du commerce extérieur de chaque port a été obtenu par la somme des entrées et sorties en volume, calculée en tonneaux de jauge nette (tjn)⁴. A la différence du trafic mesuré en poids, le trafic en volume, chargé et sur lest, donne une appréciation plus juste du trafic portuaire puisqu'il inclut aussi le transport de passagers à bords de paquebots, qui constitue un

3 Cette publication a pris quatre autres dénominations à partir de 1896: *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). Par commodité, nous désignerons cette source sous le titre générique de *Tableau général*.

4 La jauge est l'unité de mesure du volume des navires. La jauge nette est obtenue en défalquant de la jauge brute les espaces affectés au personnel de bord et ceux reconnus comme indispensables pour la conduite du navire.

trafic majeur, sinon essentiel, pour certains établissements maritimes. Sur les 14 principaux ports de la façade atlantique, 10 d'entre eux présentent une série continue à partir de 1829, tandis que la série commence avec une décennie de retard pour 3 d'entre eux —Calais, Dieppe et Caen. Quant à Saint-Nazaire, la date retenue a été celle de 1859, qui correspond à la première année de plein exercice du nouveau port. Les résultats consignés dans le tableau 1 permettent de repérer trois types de trends de longue durée, qui correspondent à trois modalités d'insertion dans le commerce international.

LE LONG XIXE SIÈCLE OU L'ÉMERGENCE DE DEUX MODÈLES D'INSERTION DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

La première correspond au modèle intégré des ports du Nord-Ouest, qui couvre l'espace littoral allant de Dunkerque à Cherbourg. Le dynamisme général du commerce extérieur des ports qui composent ce premier ensemble s'explique essentiellement par leur forte intégration à l'espace commercial nord-atlantique qui est devenu, au cours du XIXe siècle, la zone de circulation maritime la plus intense, desservant des hinterlands qui sont, de part et d'autre de l'océan, parmi les plus densément peuplés, les plus urbanisés, les plus industrialisés et *in fine* les plus riches du monde⁵. Les ports français de cet ensemble constituent, en quelque sorte, une extension méridionale de la Rangée Nord⁶.

Cette intégration à l'espace commercial nord-atlantique est confirmée par l'analyse de l'avant-pays des ports qui composent cet ensemble. La structure de l'horizon marin des ports français a été décomposé en dix secteurs géographiques pour la période 1841-1913 (tableau 2). Le choix de l'année 1841 s'explique par le simple fait qu'il s'agit de la première mention des relations commerciales entre ports français et pays étrangers dans le *Tableau général*. A l'instar du trafic, le commerce extérieur est aussi exprimé en volume (tonnage de jauge nette). Le trafic en volume d'un port avec chacune des zones a été calculé à partir de l'agrégation de plusieurs centaines de données statistiques, lesquelles correspondent, selon la définition de l'administration des Douanes, aux «territoires ou États en contact avec la France par le biais soit du cabotage international, soit du commerce au long cours». Selon cette définition, les possessions françaises d'outre-mer font partie du commerce extérieur de la France.

Tableau 2. Répartition zonale de l'avant-pays des ports français (1841-1913).

Europe du Nord et Est
îles Britanniques
Europe du Sud et centrale
Afrique du Nord
Afrique noire
Asie
Océanie
Amérique du Nord
Amérique latine
Iles françaises

Source: Auteur.

La répartition du tonnage entré et sorti dans les 8 ports de cet ensemble montre une concentration des échanges sur trois zones (tableau 3): les îles Britanniques, l'Europe du Nord et de l'Est, l'Amérique du Nord. La Grande-Bretagne représente, dans des proportions exceptionnelles, le premier partenaire commercial de Boulogne, Calais, Dieppe et Caen. Les trafics marchands accompagnent le développement des relations postales et des transports de

⁵ O'ROURKE & WILLIAMSON (1999); FISCHER & NORDVIK (1986).

⁶ La Rangée Nord ou Northern Range est le nom donné à la façade portuaire de l'Europe du Nord-Ouest, depuis Le Havre jusqu'à Hambourg.

passagers sur la Manche. Même prédominantes, les relations avec les îles Britanniques sont moins exclusives à Dunkerque, Rouen et Cherbourg, où le processus de diversification vers l'Europe septentrionale et l'Amérique du Nord est particulièrement net vers 1880-1900. Il est même bien antérieur pour Le Havre qui entretient, très tôt dans le siècle, des relations privilégiées avec les États-Unis. L'horizon marin des ports qui s'étirent de la côte flamande à la pointe du Cotentin présente, du reste, une physionomie proche de celui des plus grands établissements britanniques étudiés par David Starkey⁷. Le tropisme nord-atlantique des ports du Nord-Ouest français n'exclut pas d'ailleurs que les plus importants d'entre eux soient aussi durablement et fortement présents dans les contrées australes de la planète.

Tableau 3. Pourcentage du trafic des 8 ports du Nord-Ouest avec les îles Britanniques (IB), l'Europe du Nord et de l'Est (ENO), l'Amérique du Nord (AM).

	1841			1860			1880			1900			1913		
	IB	ENO	AN	IB	ENO	AN	IB	ENO	AN	IB	ENO	AN	IB	ENO	AN
Dunkerque	51.7	31.2	0.6	68.2	20	0	47.5	21.4	14.3	47.5	14.3	3.3	39.2	15.4	3.9
Calais	84.8	15	0	84.9	14.1	0.6	74.9	13.4	9.7	89.4	6.4	1.7	85.9	8.3	2
Boulogne	96.9	2.7	0	97.2	2.7	0	81.8	9.3	0.5	42.1	28.3	25.6	19	40.4	21.4
Dieppe	59.2	40.3	0	92.5	7.3	0	80	16.7	1.9	93.7	3.4	2.2	92.8	3.8	0.4
Le Havre	28.2	15.7	32.8	35.6	10.7	32.9	35.5	16.4	26	28.1	19.6	18.7	33.4	16.3	24
Rouen	88.8	6.8	0	51.6	41	0	54.5	12.7	22.9	64.2	12.2	4.9	64.4	16.8	1.9
Caen	55	42.9	5.1	79.2	19.3	0.2	92.9	14	5	87	12.3	0.6	64.2	13.6	0
Cherbourg	55.7	36.5	0	56.2	35.7	2.8	53	21.5	17.5	19.7	34.9	35.6	26.8	25.5	39.6

Source: B. Marnot d'après Administration des Douanes, *Tableau general*.

Le dynamisme du commerce extérieur de cet ensemble s'est accompagné d'une adoption généralement précoce de la navigation à vapeur en raison des conditions propices rencontrées dans l'Atlantique Nord. Il existe une relation étroite entre les directions principales du trafic des ports français du Nord-Ouest et la part élevée qu'y occupe le fret transporté par les vapeurs. Ainsi le tonnage vapeur l'emporte-t-il largement dès 1837 à Boulogne et Calais (tableau 4), en raison du caractère quasi-exclusif des relations commerciales de ces deux ports avec l'Angleterre depuis le début du XIXe siècle. À partir de 1880, le mouvement maritime des steamers qui fréquentent les trois plus importants ports du Nord-Ouest français (Le Havre, Dunkerque, Rouen) s'étend sur la quasi-totalité de leurs horizons marins, bien que les routes reliant les îles britanniques, l'Europe du Nord et les Amériques continuent d'accaparer la plus grande partie du tonnage vapeur. La fin du siècle correspond précisément au moment où, dans l'Atlantique-Nord, la vapeur supplante définitivement la marine à voiles.

À l'échelle française, Le Havre joue un rôle pionnier dans l'essor de la marine à vapeur. Sur les 8 compagnies maritimes françaises utilisant des navires à vapeurs et qui sont créées entre 1836 et 1840, 6 voient le jour dans le port normand. En 1839, la flotte havraise représente pratiquement 40% des navires à vapeur français⁸. Dans les ports français les plus importants de l'espace nord-atlantique, la transition précoce vers la marine à vapeur entraîne une mutation de la construction navale qui est à l'origine de tout un complexe d'industries sidérurgiques et mécaniques nouvelles. Là encore, Le Havre joue un rôle d'avant-garde puisqu'il s'affirme dès les années 1830 comme un centre d'innovations majeur dans cette nouvelle branche de la construction navale, avec les établissements Normand, Mazeline et Nillus qui s'affirment parmi les entreprises les plus importantes de la place portuaire normande.

⁷ STARKEY (1999).

⁸ GILLE (1970).

Tableau 4. Répartition du trafic voiles / vapeur en volume dans les ports du modèle intégré⁹.

		1837	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875
Dunkerque	Voile	210 720	104 748	112 497	148 672	230 727	280 105	348 338	443 225	422 692
	Vapeur	13 550	15 585	5 040	47 612	51 080	103 582	235 904	368 986	711 380
Boulogne	Voile	43 142	30 670	51 182	57 250	86 257	109 242	135 029	170 715	121 494
	Vapeur	128 947	117 114	241 205	254 116	284 077	290 494	447 696	414 277	621 642
Calais	Voile	55 545	56401	112 060	72 646	83 082	119 594	180 402	145 938	102 075
	Vapeur	138 379	116 617	125 945	255 898	307 006	325 569	365 177	498 689	710 361
Dieppe	Voile	67 802	44 929	43 362	122 940	144 593	227 461	190 343	163 199	116 413
	Vapeur	11 457	13 214	37 200	12 688	82 740	191 308	344 620	368 177	548 036
Le Havre	Voile	951 745	602 677	610 453	588 125	1 009 282	1 113 996	709 246	1 116 065	939 246
	Vapeur	131 113	121 876	149 595	138 306	262 274	405 844	561 013	1 204 962	1 798 790
Rouen	Voile	602 157				208 656	233 042	142 942	155 681	128 426
	Vapeur	6 036				6 282	13 403	51 637	99 540	335 164
Caen	Voile	129 747			47 750			172 117	164 682	141 770
	Vapeur	22 177			74			4 962	19 560	41 115
Cherbourg	Voile	95 023	44 629	63 700	53 946	74 860	82 070	79 520	125 362	82 350
	Vapeur	880	1 756	304	2 698	1 170	4 099	25 258	250 066	425 452

Source: Administration des Douanes, *Tableau general*.

Une grande partie du trafic vapeur est accaparée par le transport de voyageurs qui entre pour une part importante du commerce extérieur des ports français du Nord-Ouest, en raison de l'intensité croissante du passage transmanche et des migrations transatlantiques. Ces dernières sont essentiellement captées par Le Havre, qui est à la fois tête de ligne de la liaison avec New York assurée par la Compagnie Générale Transatlantique, et une escale pour de nombreuses compagnies françaises et étrangères. Au total, vers 1913, 60 lignes régulières assurent 5 721 départs annuels, ce qui représente une moyenne de 15 à 16 départs quotidiens. A cette date, le Havre demeure le port français le plus important pour le transport des émigrants. 60% du volume des entrées proviennent des *liners*, une proportion que seule Southampton réussit à égaler parmi les autres villes littorales d'Europe¹⁰. Toutefois, l'escale de Cherbourg prend une ampleur considérable à partir des années 1870, comme l'indique l'essor impressionnant du volume de son commerce extérieur qui connaît la plus forte croissance des ports français du Nord-Ouest à la fin du XIXe siècle. Avec un mouvement de 9,2 millions de tonneaux entrés et sortis, Cherbourg se classe au deuxième rang des ports français pour son commerce extérieur en 1913. Ce dynamisme est, pour l'essentiel, imputable à l'affirmation de sa vocation transatlantique. La captation du trafic transmanche donne lieu, pour sa part, à une intense et durable concurrence, d'abord entre Calais et Boulogne, puis de plus en plus entre ces deux derniers ports et Dieppe, avec des parts de marchés très fluctuantes pour les uns et les autres d'une période à l'autre (tableau 5). Derrière ces rivalités portuaires se joue aussi celle des compagnies de chemins de fer privées.

Cette intense atmosphère concurrentielle explique en partie que certains des ports français du Nord-Ouest ont été soutenu par des investissements publics substantiels. Le Havre reçoit, entre 1814 et 1910, 22% du montant des dépenses extraordinaires (dépenses en travaux neufs) alloué à l'ensemble des 16 ports de première et deuxième catégorie. Dunkerque vient derrière avec 14%, et Calais, en quatrième position, presque 7%. L'effort public en direction des ports de la Manche et de la Mer du Nord s'accroît à partir des années 1870, au moment où Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg s'affirment comme des concurrents de plus en plus redoutables. Toutefois, l'incapacité des établissements français à capter les trafics de transit —en plein essor dans le dernier tiers du XIXe siècle— avec l'Europe médiane est l'une des causes majeures de leur perte

⁹ En gras: moment où le tonnage vapeur devient plus important que le tonnage voiles.

¹⁰ VIGARIÉ (1964).

d'attractivité et révèle leurs faiblesses structurelles à étendre leur arrière-pays au-delà des frontières nationales.

Tableau 5. Le passage par les ports de la Manche et de la Mer du Nord (en % de chaque port)¹¹.

	Dieppe	Boulogne	Calais	Ostende	Total (en nombre de voyageurs)
1846-1854	6.34	49.71	27.76	16.19	170 421
1861-1869	14.71	38.81	40.17	6.31	334 492
1868-1876	13.93	28.65	46.04	11.38	359 683
1878-1886	17.13	30.43	46.54	5.90	456 765
1885-1893	18.75	21.91	47.60	11.74	524 727

Source: Oustric (1995).

L'insertion dans le commerce international des ports de l'Ouest atlantique, depuis Nantes jusqu'à Bayonne, présente un modèle de croissance qui se situe presque aux antipodes du premier. Les taux de croissance annuels moyens des ports de cette zone y sont inférieurs, à l'exception de Saint-Nazaire dont la carrière commence plus tardivement et dont le trafic est presque exclusivement orienté vers la traversée transatlantique (tableau 1). Ces chiffres révèlent le déclassement, à l'échelle française, des grands ports de l'Ouest atlantique au regard de la situation prééminente qu'ils occupaient au XVIII^e siècle. Le moindre dynamisme de leur commerce extérieur s'explique essentiellement par leur faible intégration au commerce maritime de l'Atlantique Nord (tableau 6). De fait, les ports de l'Ouest se retrouvent dans une position de plus en plus excentrée, qui les empêchent, surtout à partir des années 1860, de lutter à armes égales avec les grands organismes français, et même étrangers, de la Rangée Nord. En raison des importations de charbon gallois et de l'importance de l'entrepôt londonien, le commerce avec la Grande-Bretagne constitua à peu près le seul lien notable et durable des ports du Sud-Ouest avec l'espace nord-atlantique. L'examen de l'avant-pays des ports de l'Ouest révèle davantage leur inclination structurelle vers les routes méridionales du globe, ainsi que vers l'Europe du Sud et l'Europe centrale. C'est la raison pour laquelle nous avons qualifié ce modèle de «périphérique»: l'insertion des ports de commerce de l'Ouest français dans le commerce international s'est opérée en marge des courants majeurs de l'Atlantique Nord.

Tableau 6. Répartition du commerce international des 4 ports de l'Ouest par zones (en %).

Ports	Avant-pays	1841	1860	1880	1900	1913
Nantes	Europe du Nord et Est	20.05	11.13	12.28	11.87	15.43
	Iles britanniques	34.81	51.17	49.43	54.75	52.79
	Europe du Sud et centrale	5.26	4.29	17.96	17.29	11.40
	Afrique du Nord	1.72	0.10	0.77	1.72	14.16
	Afrique noire	1.91	4.54	0.82	0.08	0.16
	Asie	3.25	1.90	3.11	0.30	0.36
	Océanie				4.91	0.05
	Amérique du Nord	2.06	0.79	1.23	1.41	0.77
	Amérique latine	6.75	3.42	4.08	2.19	4.41
	Iles françaises	27.08	22.10	10.29	5.46	0.46
	Amérique latine				31.44	21.36
	Iles françaises					0.04

¹¹ L'auteur a pris comme référence les périodes de neuf ans correspondant aux grands infléchissements du trafic bouloonnais apparents sur la courbe des moyennes mobiles.

La Rochelle (sans La Pallice)	Europe du Nord et Est	35.92	22.67	5.01	4.61	11.03
	Iles britanniques	45.07	66.41	29.21	47.87	64.25
	Europe du Sud et centrale	4.13	1.34	60.05	38.34	24.06
	Afrique du Nord			0.12	5.20	0.22
	Afrique noire		0.48	0.20		
	Asie					
	Océanie			0.29		
	Amérique du Nord	11.74	8.42	4.71	0.96	0.42
	Amérique latine	0.72	0.67	0.40	3.03	
	Iles françaises	2.41				
Bordeaux	Europe du Nord et Est	25.98	18.63	13.12	10.40	11.20
	Iles britanniques	22.07	39.86	34.42	47.16	40.35
	Europe du Sud et centrale	6.16	4.92	12.56	19.32	16.96
	Afrique du Nord		0.03	0.31	2.40	8.99
	Afrique noire	3.64	4.92	2.20	4.32	4.58
	Asie	5.97	4.72	0.91	0.49	0.54
	Océanie		0.14	0.63	0.07	0.29
	Amérique du Nord	15.41	7.55	16.91	4.35	3.73
	Amérique latine	14.30	12.30	17.06	10.53	12.29
	Iles françaises	6.47	6.75	1.86	0.94	1.06
Bayonne	Europe du Nord et Est	23.16	0.94	6.57	2.96	5.38
	Iles britanniques	13.29	29.59	20.73	53.20	53.88
	Europe du Sud et centrale	49.74	66.79	46.93	41.49	34.12
	Afrique du Nord			0.40	1.33	2.48
	Afrique noire					
	Asie	2.51			0.28	0.33
	Océanie				0.49	0.29
	Amérique du Nord			22.43		2.17
	Amérique latine	9.57	2.68	0.25	0.24	0.84
	Iles françaises	1.71				

Source: B. Marnot d'après Administration des Douanes, *Tableau general*.

Plus orienté vers les régions australes de la planète, ce modèle de croissance repose sur un système nautique qui privilégie durablement la marine à voiles. La supériorité du tonnage vapeur sur le tonnage voiles pour le commerce extérieur se manifeste plus tardivement dans les ports de cet ensemble que dans ceux du modèle de croissance intégré (tableau 7). La nature des trafics, l'absence de relais charbonniers le long des routes menant vers les îles antillaises, l'Afrique et l'Amérique latine, ainsi que l'infrastructure parfois fruste des ports dans ces contrées, expliquent la persévérance des armements à la voile dans l'Atlantique méridional et les mers du Sud.

L'importance et la pérennité de la marine à voiles conditionnent à leur tour les industries maritimes locales. Ainsi les chantiers navals bordelais et nantais assoient-ils leur réputation non pas sur la fabrication de steamers, comme au Havre, mais sur celle des clipper. Cette orientation ne doit nullement être interprétée comme une attitude de résistance par rapport à l'évolution globale du secteur de la construction navale, mais bien comme une réponse rationnelle aux besoins des armateurs et des négociants locaux. Bordeaux se distingue comme le principal centre d'innovation français dans ce domaine¹². Ce système nautique des ports du Sud-Ouest est, par conséquent, bien adapté aux routes maritimes et à aux types de frets que transportent les navires à voiles. Les trafics sont essentiellement composés, pendant la majeure partie du siècle, de produits coloniaux (sucre de canne, café, cacao, gomme, arachide, poivre, riz, guano, nitrates) et de matières pondéreuses (charbon gallois, céréales, matériaux de construction) à l'importation; de produits régionaux primaires (vin, eaux-de-vie, fruits, pin) ou transformés (matières

¹² BRIOT et BRIOT (1997).

résineuses, laines de Mazamet, toiles et mouchoirs du Béarn, chocolats de Bayonne) à l'exportation. Au total, la construction de voiliers et l'importation de denrées, qui donnent naissance à nombre de raffineries, d'huileries et de distilleries, contribuent à former l'ossature industrielle des ports de l'Ouest pendant une bonne partie du XIXe siècle.

Tableau 7. Répartition du trafic voiles / vapeur en volume dans les ports du modèle périphérique.

		1860	1865	1870	1875	1880	1885	1890
Nantes	Voile	344 988	229 931	183 740	165 726	169 912	76 680	71 269
	Vapeur	3 759	11 592	13 335	21 422	19 210	55 581	88 371
Saint-Nazaire	Voile	52 390	216 786	194 045	185 359	282 196	69 942	75 139
	Vapeur	23 139	108 778	302 531	361 099	680 130	1 056 540	1 200 736
Bordeaux	Voile	572 073	539 916	606 144	623 972	57 676	31 676	22 601
	Vapeur	87 294	295 156	532 998	787 631	256 979	233 387	258 969
La Rochelle	Voile	35 578	-	45 602	32 805	807 001	371 679	243 036
	Vapeur	223	-	48 564	65 012	1 401 767	2 014 603	2 235 045
Bayonne	Voile	80 755	49 457	40 678	41 681	101 050	42 408	22 016
	Vapeur	26 721	18 616	20 166	92 558	79 822	276 778	329 078

Source: Administration des Douanes, *Tableau general*.

À la situation de plus en plus défavorable des ports de l'Ouest s'ajoute le handicap de leurs sites originels. Parce qu'ils sont établis soit dans des fonds d'estuaire, comme Nantes, Bordeaux et Bayonne, soit au fond d'une baie, comme La Rochelle, ces établissements éprouvent de plus en plus de difficultés à accueillir dans les meilleures conditions les plus grands navires, en particulier les paquebots à vapeur qui atteignent des proportions gigantesques. Cela explique que la problématique des avant-ports se pose avec la plus grande acuité dans cette partie du littoral français. L'objectif assigné aux futurs ports de vitesse consiste bien à reconquérir le front de mer pour capter des trafics de marchandises et de passagers qui échappent ou risquent d'échapper à l'aire d'attraction des ports de l'Ouest. Assurer l'escale ou, mieux encore, la tête d'une ligne régulière est aussi un moyen de remédier à la médiocrité de leurs liaisons continentales et à l'étroitesse relative de leur arrière-pays. Ainsi s'expliquent la construction et la mise en service des avant-ports de Saint-Nazaire en 1857 et de La Pallice en 1890. En revanche, les milieux d'affaires bordelais tergiversent, tandis que les Bayonnais font le choix d'aménager leur établissement le long de l'Adour¹³. La croissance prodigieuse du trafic qui suit l'ouverture de Saint-Nazaire puis de La Pallice corrobore la pertinence des choix opérés par les acteurs locaux qui ont porté ces projets.

Reste le cas de Brest qui connaît une stagnation de son commerce extérieur sur l'ensemble du XIXe siècle (- 0,29%). Il partage ce résultat peu flatteur avec ses voisins Lorient (-1,04%) et Saint-Malo (+0,9%), qui sont les deux autres ports de commerce bretons les plus importants pour le volume du commerce extérieur. Lorient et Saint-Malo qui faisaient partie de l'élite des ports de commerce français au XVIIIe siècle ne figurent même plus parmi les ports de deuxième catégorie au XIXe siècle. Il existe, par conséquent, une anomalie bretonne que l'on peut caractériser comme un contre-modèle d'insertion dans les échanges internationaux du XIXe siècle. L'étude de l'avant-pays montre, en outre, une extrême concentration des échanges internationaux des ports bretons avec les îles britanniques. Ils atteignent les trois-quarts du commerce de Brest à la veille de la Première Guerre mondiale et la quasi-totalité des trafics de Lorient et de Saint-Malo. Ce courant commercial est alimenté par l'importation de charbon depuis le Pays de Galles. En sens inverse, les ports bretons expédient en Grande-Bretagne des produits agricoles, tels que céréales, bestiaux, beurres, fruits et primeurs (pommes de terre, choux-fleurs), ainsi que des grumes de pin issues du sud de la Bretagne, qui servent d'étais dans les mines

13 MARNOT (2013).

galloises. À Lorient, l'expédition des bois de pin couvre un quart des importations de charbon¹⁴. Enfin, le mouvement du trafic par navires à vapeur s'impose de façon très tardive par rapport à l'ensemble des grands ports français. Il ne devient définitivement majoritaire à Brest qu'entre 1885 et 1890, à Saint-Malo entre 1880 et 1885 et à Lorient entre 1905 et 1910. Dans les trois cas, le tonnage vapeur est essentiellement dû aux liaisons européennes par cabotage, à commencer par la relation privilégiée que les ports bretons entretiennent avec les ports britanniques.

Le grand drame de Brest est de n'avoir jamais été en mesure de s'imposer comme le véritable sinon l'unique grand port de commerce de la péninsule et encore moins comme un grand port transatlantique. Les milieux d'affaires brestois rêvent de renouer des liens avec l'Amérique du Nord, qui connurent leur heure de gloire à l'époque de la guerre d'indépendance. Vers le milieu du siècle naît une mystique de «Brest-transatlantique»¹⁵ ou encore de «Marseille de l'océan». Toutefois, l'équipement commercial se limite à 500 mètres de quais concédés par la Marine à l'entrée du port militaire. Le travail de lobbying exercé par le milieu négociant brestois pour la création d'un port de commerce en site propre est officiellement soutenue par l'empereur Napoléon III. Ce projet trouve sa concrétisation à la fin des années 1850. Si Brest échoue à obtenir la concession d'une ligne transatlantique, il parvient malgré tout à fixer l'escale de la liaison Le Havre-New York concédée à la Compagnie Générale Transatlantique en 1861. Le port est également choisi comme escale de débarquement par une ligne de paquebots à vapeur reliant Londres à New York pendant la durée de l'Exposition universelle de 1867. La même année, le *Great Eastern* reprend du service comme paquebot en effectuant plusieurs voyages entre New York et Brest. Le port breton peut alors s'enorgueillir d'accueillir le plus grand et le plus prestigieux navire du monde. Cependant, l'absence de bénéfices fait stopper l'expérience deux ans plus tard. Du reste, les désillusions s'accumulent à la fin de la décennie. La diminution du nombre de passagers sur la ligne subventionnée et l'absence presque totale de trafic marchandises avec les États-Unis portent un rude coup aux espérances transatlantiques de Brest. Enfin, l'inachèvement du nouveau port dissuade les compagnies maritimes de s'y installer. Le coup fatal est porté en 1874 par la Compagnie Générale Transatlantique qui renonce à son escale bretonne. À la veille de la Première Guerre mondiale, le secteur Amérique du Nord constitue moins de 2% du commerce extérieur de Brest.

La fonction d'escale de paquebots transatlantiques échoit finalement à Cherbourg. Cette fonction devient le cœur du modèle de croissance du port normand jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Celui-ci bénéficie d'un avantage naturel par rapport à Brest, en raison d'une approche moins compliquée pour les navires. En outre, si Cherbourg bénéficie, comme Brest, d'une position péninsulaire, le port est plus proche de la région parisienne et la durée du transport par chemin de fer s'en trouve substantiellement réduite. Enfin, le développement du port de guerre et de l'arsenal ne porte pas préjudice à la fonction commerciale de Cherbourg, alors que la présence de la Marine à Brest et à Lorient constitue un handicap structurel, en raison des choix opérés par l'État royal depuis le XVII^e siècle. De l'avis de Gérard Le Bouëdec, ils ont provoqué une rupture profonde dans le destin économique de ces ports, en les réduisant à un rôle de «plateforme logistique». Ce nouveau modèle de développement a largement contribué «à casser l'économie extravertie bretonne en affaiblissant la filière toilière et la proto-industrie rurale, c'est-à-dire un modèle d'intégration de l'économie rurale dans une économie d'échange maritime»¹⁶. Le XIX^e siècle confirme les ports bretons dans leur vocation militaire. La Bretagne est pleinement «rentière de la guerre et de l'État», comme le confirme le dispositif dual des arsenaux de Brest et de Lorient qui deviennent de véritables complexes intégrés. Dans ces conditions, la Marine ne soutient le développement commercial de ces cités portuaires que dans la seule mesure où il peut servir ses intérêts. En plus des multiples handicaps structurels de l'économie régionale, cette pesanteur institutionnelle a assurément contribué à desservir l'insertion des principaux ports bretons dans l'économie des échanges internationaux.

14 SIOCHAN-MONNIER (1998); LESPAGNOL (1984); LE BOUËDEC (1994).

15 BOULAIRE et LEPOTIER (1996).

16 LE BOUËDEC (2006); LESPAGNOL (2000).

Malgré la succession des chocs conjoncturels provoqués par le cycle guerre-crise-guerre-décolonisations, La période 1914-1965 représente une réelle unité. Elle constitue une séquence intermédiaire entre deux longues phases de croissance soutenues du commerce mondial, celle de la mondialisation du XIX^e siècle et celle qui s'amorce au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale et qui prend toute son ampleur dans le courant des années 1960. Le tableau 8 montre que les principaux ports français de l'Atlantique enregistrent une croissance de leur commerce extérieur globalement plus faible au cours de la séquence 1914-1965 qu'au cours du XIX^e siècle. Ce médiocre résultat est le reflet de la «démondialisation» à l'œuvre à partir de la Première Guerre mondiale et qui perdure jusqu'au lendemain de la Seconde. Ce processus se traduit par un taux de croissance annuel moyen du commerce mondial de l'ordre de 1% entre 1913 et 1950. La décélération postérieure à 1914 s'explique évidemment par le chaos international des années de conflits planétaires, de la plus grande crise du capitalisme du XX^e siècle et des bouleversements géopolitiques qui en sortent au bout du compte (décolonisations, formation de deux blocs antagonistes, organisation de la Communauté Economique Européenne).

Tableau 8. Taux de croissance annuel moyen en volume des grands ports de l'Atlantique entre 1914-1918 et 1960-1964.

Dunkerque	4.89
Calais	3.20
Boulogne	1.75
Dieppe	1.84
Le Havre	4.26
Rouen et annexes (Petit-Couronne, Port-Jérôme)	0.92
Caen-Ouistreham	1.36
Cherbourg	3.50
Brest	0.86
Saint-Nazaire	- 0.39
Nantes et annexes (Donges, Basse-Indre, Couëron, Paimboeuf)	2.44
La Rochelle-La Pallice	1.40
Bordeaux et annexes (Ambès, Blaye, Pauillac)	1.31
Bayonne	0.94
Taux de croissance annuel moyen des 14 ports	2.45

Source: B. Marnot d'après Administration des Douanes, *Tableau general*.

Le deuxième enseignement de ce tableau réside dans le fait que les ports de la Manche et de la Mer du Nord présentent des taux de croissance annuels moyens désormais très disparates. Ceux du modèle périphérique ont des taux de croissance toujours inférieurs à la moyenne des 14 ports du corpus. Enfin, dans un contexte international défavorable, Brest présente toujours autant de difficultés à s'insérer dans les échanges internationaux, mais se trouve rejoint par Saint-Nazaire qui affiche un trend négatif. L'insertion de Bayonne dans le commerce international devient aussi de plus en plus problématique. Tout indique, en première analyse, que les perturbations du commerce mondial des années 1914-1950 ont brouillé le schéma des modèles régionaux de croissance portuaires.

L'évanescence du modèle de croissance intégré s'explique par la désintégration de l'espace commercial nord-atlantique au cours de la période. La route de l'Atlantique-Nord est évidemment fortement perturbée entre 1914 et 1918, tandis qu'elle se réduit à l'approvisionnement du Royaume-Uni par son allié américain pendant la Deuxième Guerre mondiale. Entre-temps, cette route n'a pas été épargnée par le ralentissement du commerce international dans les années 1930, tandis que les grandes migrations transatlantiques ont pris fin, en particulier à cause de la mise en place des lois sur les quotas aux Etats-Unis. Après 1945, les relations commerciales se reconstituent lentement en raison de l'état de ruines auquel est réduit l'Europe de l'Ouest.

Toutefois, une mutation majeure s'opère au sein des pôles d'impulsion de l'espace nord-atlantique. La reconstitution des liens commerciaux internationaux dans les années 1920 renforce la prééminence du Royaume-Uni, dont la position est plus que jamais centrale. Les ports britanniques totalisent alors 20% du total des escales mondiales. La situation est totalement différente en 1960. L'émergence de la nouvelle superpuissance américaine, qui domine le bloc occidental et libéral, se traduit par la substitution des Etats-Unis au Royaume-Uni comme centre nerveux des échanges maritimes internationaux. Les relations transatlantiques entre les Etats-Unis et l'Europe se matérialisent par la multiplication de pôles secondaires (France, Allemagne, Italie), dont la Grande-Bretagne n'est plus que la composante la plus importante¹⁷. Le tableau 9 relatif à l'avant-pays du commerce maritime de la France traduit la disparition du rôle pivot du Royaume-Uni après 1945. La zone «îles Britanniques» représente un quart de l'horizon maritime français en 1926 et un cinquième en 1937, mais, en 1956, l'Amérique du Nord devance les îles Britanniques avec 17,2% du trafic en volume.

Tableau 9. Commerce international maritime de la France par zone, en volume (tonnage de jauge nette).

	1926	1937	1946	1956	1962
Benelux-Allemagne	12 531 241	17 776 088	1 053 530	12 704 369	18 046 817
Iles britanniques	21 392 333	34 639 887	4 023 649	21 513 442	26 048 772
Scandinavie	854 254	1 223 635	698 242	4 012 166	2 915 124
Russie-URSS-Baltique	1 111 163	1 898 644	366 374	2 208 815	3 274 694
Europe du Sud et centrale	5 278 623	13 767 796	856 085	8 446 750	12 065 521
Afrique du Nord	7 728 708	14 272 409	5 257 061	18 889 018	32 356 370
COA française	1 156 516	5 628 939	1 405 418	3 814 133	6 535 230
COA non française	516 435	846 087	112 753	816 613	1 564 203
Reste de l'Afrique	510 945	7 110 626	301 889	1 413 281	1 430 824
Proche et Moyen-Orient	1 429 846	9 984 605	2 654 465	20 535 703	22 444 316
Extrême-Orient	4 212 685	15 535 058	570 339	2 924 248	4 427 646
Indochine française	528 918	1 532 638	444 976		
<i>Cambodge-Laos-Vietnam</i>				700 218	0
Océanie et Pacifique	1 451 782	1 644 818	102 982	1 750 485	2 625 355
Amérique du Nord	17 292 191	18 593 950	7 065 932	22 353 147	23 059 350
Amérique latine	5 357 039	17 143 071	2 555 887	6 166 356	8 381 569
Iles françaises	448 405	2 328 367	851 854	1 732 138	3 341 193
TOTAL France	81 801 084	163 926 618	25 666 971	129 980 882	168 516 984

Source: Administration des Douanes, *Tableau general*.

Comme l'indique le tableau 9, la répartition zonale de l'avant-pays des ports français a été affinée pour la période 1914-1964 avec un découpage en 16 grandes zones géographiques. Ce choix s'explique par le rôle croissant joué, comme nous le verrons, par l'empire colonial français et par l'émergence de nouveaux courants de trafics majeurs, comme le pétrole. L'évanescence des deux grands modèles régionaux d'insertion dans le commerce mondial ne s'explique pas seulement par le caractère plus erratique des taux de croissance du commerce extérieur des ports de l'Atlantique. Interviennent également des mutations majeures dans la structure de l'avant-pays de l'ensemble des organismes.

¹⁷ DUCRUET et MARNOT (2017).

Le modèle intégré des ports du Nord-Ouest se caractérisait, comme on l'a vu, par une prédilection ancienne pour les marchés de l'Europe du Nord, de la Grande-Bretagne et de l'Amérique du Nord. Or, entre les années 1920 et les années 1960, des évolutions majeures sont à l'œuvre au sein de l'avant-pays des ports qui composent cet ensemble. Dans le détail, la dépendance au marché britannique demeure une constante des commerces extérieurs de Calais et de Boulogne. La part des îles Britanniques ne représente jamais moins des trois-quarts du commerce extérieur calaisien, les autres zones étant réduites à la portion congrue. Le passage transmanche a depuis longtemps engendré son propre courant de trafic de marchandises, à l'image des automobiles dont le transport est assuré dans les années 1930 par une ligne régulière de paquebots aménagés¹⁸. Boulogne est moins exclusivement tourné vers cette zone dans l'entre-deux-guerres, mais le tropisme britannique s'affirme de nouveau après la Libération, puisque la part des îles britanniques atteint 72% du commerce extérieur du port en 1964. L'avant-pays de Cherbourg connaît également peu de variations par rapport à la période antérieure, si ce n'est qu'il délaisse progressivement la zone Benelux-Allemagne pour se concentrer sur ses deux autres zones de prédilection traditionnelles que sont l'Amérique du Nord et les îles Britanniques. À parts égales, elles représentent en tout 90% du volume du commerce extérieur du port en 1962 et sont ses deux seules véritables régions de spécialisation commerciale.

La constance de ces trois établissements contraste avec les trajectoires commerciales des autres ports français de la Manche et de la Mer du Nord. Dieppe, qui était devenu un port de relations quasi-exclusives avec la Grande-Bretagne en 1913 (93% de son commerce extérieur), connaît une trajectoire opposée au cours de la première moitié du XXe siècle. De 74% en 1926, la part des îles britanniques décline régulièrement, jusqu'à constituer un peu moins de la moitié du commerce extérieur dieppois en 1962. Malgré tout, comme à Boulogne et Calais, la vitalité du trafic de voyageurs transmanche entretient un courant de trafic de marchandises constitué, aux sorties, de primeurs et de denrées, d'articles de Paris, de lainages, de soieries et d'automobiles, tandis que les entrées sont surtout fournies en charbon, tissus de laine et de coton, aciers, métiers à tisser et filer et machines agricoles¹⁹. Port à horizon maritime spécialisé, Caen entretenait aussi des relations anciennes avec le Royaume-Uni et l'Europe du Nord. Mais là aussi, les positions du port normand s'effritent au fil du temps. Si la part du commerce avec les îles Britanniques se renforce au cours de l'entre-deux-guerres, elle connaît un reflux notable après 1945. L'affaiblissement des relations commerciales avec l'Allemagne est, pour sa part, continué entre les années 1920 et 1960: il traduit l'essoufflement d'un modèle économique fondé sur un échange houille contre acier produit par la sidérurgie locale²⁰. Au total, les deux zones Benelux-Allemagne et îles Britanniques représentent moins de la moitié du volume du commerce extérieur du port de Caen en 1962 (48%).

Dunkerque, Le Havre et Rouen constituent les trois établissements français du Nord-Ouest dotés d'un horizon mondial. Avant 1914, l'ossature de l'avant-pays dunkerquois était constituée des îles Britanniques à hauteur de 40%, ainsi que des deux zones Europe du Nord et de l'Est, d'une part, et Amérique latine, d'autre part, pour 15% chacune. La Grande-Bretagne ne retrouve jamais ce niveau entre les années 1920 et le début des années 1960. La part de l'Amérique latine décroît encore plus fortement, puisqu'elle tombe à un peu plus de 8% en 1926, continuant de régresser après la Libération (6,4% en 1962). En revanche, les zones Benelux-Allemagne et, plus secondairement, Scandinavie et Russie-URSS-Baltique confortent leurs positions en part de marché. En 1913, Les îles britanniques représentaient un tiers du volume du commerce extérieur du Havre, l'Amérique du Nord un quart et l'Amérique latine presque un cinquième. Après la Première Guerre mondiale, l'Amérique latine peine à retrouver un niveau identique, puis s'effondre après 1945, autour de 6%. Les relations avec le Royaume-Uni connaissent une trajectoire déclinante analogue puisqu'elle ne représentent plus que 10% du volume du commerce extérieur du Havre en 1962. Seule la part du marché nord-américain se maintient dans les mêmes proportions élevées qu'au XIXe siècle, ce qui conforte l'image du Havre «porte océane». Il faut également noter que la part de la zone Benelux-Allemagne se renforce tout au long de la période.

18 ALBITRECCIA (1938).

19 GIRAUD (1934).

20 BIQUET (2018).

Quant à l'effritement des relations entre Rouen et ses clientèles traditionnelles, il est encore plus patent. En 1913, les îles Britanniques constituaient presque les deux tiers (64,4%) du commerce extérieur du port en volume. Cette part, qui a avoisiné 90% pendant la guerre de 1914-1918, régresse de façon drastique tout au long des décennies qui suivent. Elle atteint à peine 11% en 1962. Les clientèles d'Europe du Nord et de l'Est connaissent, au contraire, une trajectoire ascendante, passant de 17% du commerce extérieur de Rouen en 1913 à 31% en 1962. Déjà très présente avant 1914 dans le commerce rouennais, l'Afrique du Nord raffermi ses positions.

L'avant-pays des ports de l'Ouest français, depuis Saint-Nazaire jusqu'à Bayonne, connaît également des évolutions assez nettes. En 1913, Saint-Nazaire réalisait presque la moitié du volume de son commerce extérieur avec les îles Britanniques et, au total, 80% avec l'Europe; grâce aux lignes transatlantiques, l'Amérique latine y participait à hauteur de 13%. Mais la part de l'Europe s'affaïssait continuellement à partir des années 1920: celle de l'Europe du Sud et Centrale est réduite à presque rien et celle des îles Britanniques recule régulièrement pour tomber à 6,5% en 1962; seule la part de la zone Benelux-Allemagne s'améliore (19,2% en 1962). L'autre évolution majeure se situe dans la redistribution des clientèles américaines. L'Amérique du Nord, qui ne comptait pour rien avant 1914, devient un partenaire commercial majeur, au point de représenter la moitié du commerce extérieur nazairien à la fin de la période. À l'opposé, la part de l'Amérique latine, qui se renforça considérablement dans l'entre-deux-guerres, disparaît de l'horizon maritime du port après 1945.

L'avant-pays de Nantes présentait à peu près la même configuration à la veille de la Première Guerre mondiale, à savoir un port tourné de façon quasi-exclusive vers l'Europe, avec laquelle il réalisait 80% de son commerce extérieur, dont près de 53% avec les seules îles Britanniques. Après 1918, on assiste au même scénario qu'à Saint-Nazaire: déclin de la part de l'Europe et, en particulier de la zone Benelux-Allemagne, de 34,5% en 1926 à 11% en 1962; du Royaume-Uni, de 26,6% en 1926 à 8,2% en 1962; de l'Europe du Sud et Centrale de 10,7% en 1926 à moins de 5% en 1962. La percée du commerce extérieur nantais est, en revanche, significative dans l'empire colonial.

À la différence du XIXe siècle, La Rochelle a conquis un horizon maritime mondial au cours de la première moitié du XXe siècle. L'analyse de la structure de son avant-pays montre que le port fait du commerce avec toutes les parties du monde au début des années 1960. Trois ensembles constituent alors plus de la moitié du commerce extérieur de l'établissement, dont l'activité se concentre désormais dans l'avant-port de La Pallice. La zone Benelux-Allemagne s'affirme comme un partenaire commercial majeur après 1945. Elle représente près de 23% du commerce extérieur du port en 1964. L'Amérique du Nord se situe au même niveau, bien que sa part tende à décroître après la Libération. Les relations avec l'Amérique latine connaissent, en revanche, une trajectoire contrastée: cette zone, qui constituait déjà un point fort du commerce extérieur rochelais avant 1914, devient prépondérante dans l'entre-deux-guerres, en concentrant la moitié du trafic international du port en 1937, avant de s'effondrer après 1945. La troisième zone de prédilection était la Grande-Bretagne. Toutefois, ce partenaire commercial n'occupe plus la place prédominante qui était la sienne en 1914. Comme dans beaucoup d'autres grands établissements français, la part des îles britanniques subit un irrésistible déclin, passant d'un tiers de parts de marché en 1926 à 12% en 1962.

La vocation mondiale de Bordeaux perdure tout au long de la première moitié du XXe siècle. Le commerce extérieur du port affiche des tendances similaires à ce qui a été observé ailleurs. Les îles Britanniques, partenaires prépondérants en 1913 avec 40,3% de parts de marché, ne retrouvent plus jamais ce niveau par la suite: l'affaïssement est continu jusqu'à ne représenter presque plus rien (4,6% en 1962). Le groupe Benelux-Allemagne affiche, au contraire, une dynamique ascendante, passant de 19% du commerce extérieur du port en 1926 à 23,1% en 1962. L'Europe du Sud et Centrale, qui représentait près de 17% des relations internationales de Bordeaux en 1913, connaît également une trajectoire de type britannique, régressant décennie après décennie (3,1% en 1962). De même, l'Amérique latine, qui constituait 12,3% du commerce extérieur juste avant la Première Guerre mondiale, maintient de plus en plus difficilement cette part dans l'entre-deux-guerres, avant que celle-ci ne s'effondre après 1945, jusqu'à ne plus rien représenter au début des années 1960. Les nouvelles lignes de force spatiales de l'horizon maritime bordelais se trouvent ailleurs.

Des cinq établissements qui se caractérisaient avant la Première Guerre mondiale par un modèle de croissance périphérique, Bayonne était celui dont le rayonnement international était le plus réduit. Son avant-pays était pour l'essentiel centré sur l'Europe: les îles britanniques occupaient 54% des parts de marché du port basque et l'Europe du Sud et Centrale 34%. Elles ne sont respectivement plus que de 23,2% et 22,5% en 1962. La reconfiguration de l'avant-pays bayonnais entre les années 1920 et 1960 s'est en partie opérée au sein de l'espace européen, avec l'affirmation des ensembles Benelux-Allemagne, Scandinavie et Russie-URSS. L'Afrique du Nord est l'autre zone qui joue un rôle majeur dans la restructuration de l'horizon maritime du port basque: les minerais de fer de cette zone se substituent à ceux qui étaient traditionnellement importés depuis Bilbao.

Au total, il apparaît que l'analyse des avant-pays portuaires confirme l'altération des modèles d'insertion des ports français dans le commerce international. Deux nouveaux facteurs structurants du commerce extérieur des ports français de l'Atlantique sont venus perturber les équilibres traditionnels: la place grandissante jouée par l'empire colonial, d'une part, et l'importation croissante d'hydrocarbures, d'autre part.

LE TROPISME COLONIAL

Les bouleversements géopolitiques issus de la Première Guerre mondiale et la rétraction du commerce international dans les années 1930 réorientent de façon massive le commerce extérieur des ports de commerce français en direction des colonies; et ce d'autant plus qu'elles sont l'objet de toutes les attentions de la part des pouvoirs publics dans le contexte compliqué de l'entre-deux-guerres. Les chiffres du commerce international maritime de la France traduisent l'intensification des relations entre la métropole et ses colonies. Exprimé en volume (tonnage de jauge nette), ce commerce passe de 5 millions de tjn en 1916 (soit 10,2% du commerce extérieur maritime total de la France) à 23,7 millions de tjn en 1937 (14,5%). À cette dernière date, l'empire se hisse au deuxième rang des partenaires commerciaux ultramarins de la métropole, avec un volume d'échanges qui a presque quintuplé en l'espace de vingt ans. Le rôle du débouché colonial grandit entre 1928 et 1938: le poids des exportations progresse de 17% à 27%, tandis que celui des importations coloniales double, passant de 13% à 27% entre ces dates. En valeur, les exportations à destination de l'empire se maintiennent à hauteur de 1,3 milliards de francs 1914, alors qu'elles s'effondrent des deux tiers avec le reste du monde²¹. L'intensité du courant d'échanges entre la métropole et l'empire se prolonge jusque dans les ultimes secousses de la décolonisation. L'Union française devient même le premier partenaire de la métropole en 1946 puisqu'elle représenta 31% du volume de son commerce extérieur maritime. Cette position prépondérante se maintient encore en 1962 avec 25%: il s'agit cependant d'une ligne de crête, au-delà de laquelle la part des anciens territoires sous domination française commence à se réduire sensiblement²².

Ces quelques chiffres rappellent donc que l'empire devient un enjeu de premier ordre pour le commerce extérieur des principaux ports français dans l'entre-deux-guerres. En témoigne par exemple la notion de «fonction coloniale» qui devient d'un usage courant dans la littérature de l'entre-deux-guerres consacrée aux ports français²³. Du reste, l'analyse diachronique de l'avant-pays des ports français entre la Première Guerre mondiale et le début des années 1960 montre que, à l'exception de Cherbourg et de Saint-Nazaire, aucun établissement de la façade atlantique n'échappe à l'attraction de «la plus grande France» (tableau 10).

21 LEFEUVRE (1993).

22 ECK (2009).

23 STREIFF (1955).

Tableau 10. Part de l'avant-pays colonial dans le commerce extérieur total de chaque port (en volume).

	1926	1937	1946	1956	1962
Dunkerque	11.34	23.61	41.31	22.13	19.31
Calais	3.53	2.92	7.07	7	6.43
Boulogne	0.36	2.08	2.85	8.15	7.62
Dieppe	0.49	10.76	14.96	32.32	36.64
Le Havre	5.2	8.6	10.7	5.5	14.31
Rouen	15.37	21	12.2	31	38.71
<i>Annexe Petit-Couronne</i>	-	-	-	0.3	0
<i>Annexe Port-Jérôme</i>	-	23	0	14	12.64
Caen	1.22	2.78	7.2	19.28	31.06
Cherbourg	0	1.41	6.23	2.25	1.49
Brest	40.51	58.17	13.51	56.57	30.06
Saint-Nazaire	5.48	25.61	2.88	7.98	7.48
Nantes	22.85	42.1	31.98	51.32	60.52
<i>Annexe Donges</i>	-	2.27	1.60	3.27	29.54
<i>Annexe Basse-Indre</i>	-	24.09	65.50	28.68	37.19
<i>Annexe Paimboeuf</i>	21.53	4.71	0	3.94	3.45
La Rochelle-La Pallice	5.98	10.77	14	19.15	19.56
Bordeaux	21.91	46.43	28.67	42.92	42.84
<i>Annexe Ambès</i>	-	2.90	0	0.87	29.85
<i>Annexe Blaye</i>	0	0	6.21	41.36	1.80
<i>Annexe Pauillac</i>	0	17.58	0	9.52	6.54
Bayonne	10.01	16.36	12.62	31.22	14.71

Source: B. Marnot d'après Administration des Douanes, *Tableau general*.

Ce premier aperçu général nous conduit à observer de plus près le rythme d'engagement des ports par tranche décennale. À l'issue de la Première Guerre mondiale, les autorités considèrent que la contribution de l'empire à l'économie de guerre a été décevante, en partie à cause des problèmes de ravitaillement liés aux craintes de torpillages des sous-marins allemands, en partie à cause du sous-équipement et de la sous-exploitation des colonies²⁴. Ces explications servent d'argumentaire au plan Sarraut de 1921, qui propose un ambitieux programme d'investissement dans les infrastructures et de mise en valeur des colonies, afin de susciter à la fois des débouchés pour l'industrie française et de nouveaux fournisseurs de matières premières. Offrant une opportunité de créer de nouveaux trafics, ce plan suscite d'emblée l'enthousiasme d'une grande partie des milieux d'affaires portuaires. Malgré tout, les années 1920 ne s'apparentent pas à une ruée généralisée vers l'empire. Le commerce de la France avec ses colonies régresse même à la quatrième place (9,8 millions de tonnes), derrière la Grande-Bretagne (28 millions), l'Amérique du Nord (17 millions) et la zone Benelux-Allemagne (12,5 millions). Tout se passe comme si les négoce portuaires ont voulu faire de la Grande Guerre une simple parenthèse en cherchant à renouer avec leurs horizons maritimes traditionnels. C'est ainsi qu'il faut interpréter l'envolée significative des échanges avec les colonies entre 1916 et 1926 à Rouen, Brest, Nantes et Bordeaux. À Rouen et à Brest, cette hausse est liée au retour de ces places portuaires sur les marchés d'Afrique du Nord, une zone où elles ont renforcé leur implantation depuis les années 1900. Brest y trouve même son salut commercial au cours de la première moitié du XXe siècle. Quant à Nantes et Bordeaux, l'avant-pays colonial fait partie de leur horizon maritime traditionnel depuis le XIXe siècle.

En fait, la véritable inflexion dans la photographie de l'avant-pays des ports français de l'Atlantique est repérable en 1937. Consacrée par la Conférence économique impériale de décembre 1934-avril 1935, la stratégie «autarchique» de l'Etat français se caractérise par le

24 D'ALMEIDA (1993).

resserrement des liens commerciaux avec les territoires ultra-marins, grâce au renforcement du régime douanier impérial et au soutien artificiel des cours des produits coloniaux. S'y ajoute un volet relatif à la valorisation des produits agricoles par l'industrialisation *in situ* grâce à l'octroi de subventions publiques. Entamé dès 1928, le repli sur l'empire devient, selon la formule de Jacques Marseille, «le champ privilégié du commerce extérieur de la France»²⁵. La préférence impériale se traduit par une dépendance accrue des exportations des colonies à l'égard de la métropole. Ainsi, l'Afrique française fournit la quasi-totalité des oléagineux (arachides, palmistes) et des produits exotiques (cacao, bananes) consommés en France, de même qu'elle répond partiellement à ses besoins en matière de blé, de café ou de bois²⁶.

L'observation de la géographie des trafics portuaires permet de vérifier ce mouvement général. À l'exception de Calais, la part des échanges avec les colonies augmente dans tous les établissements de l'Atlantique entre 1926 et 1937 (tableau 9), même si c'est parfois dans des proportions qui demeurent très modestes (Boulogne, Caen, Cherbourg). Cette hausse est inattendue et exceptionnelle dans des organismes comme Dieppe, Boulogne, Saint-Nazaire et Cherbourg. Dans ce dernier cas, le trafic passe de 0 à un peu plus de 295 000 tjn pour l'ensemble des quatre zones coloniales —mais demeure sans lendemain. À Dieppe, le trafic décuple entre les deux dates, tandis qu'il est multiplié par presque 6 à Boulogne et presque 5 à Saint-Nazaire. La politique de préférence impériale est perçue comme une planche de salut pour le port de la Basse-Loire, qui assiste avec impuissance à la dégradation de son commerce extérieur depuis la fin de la Grande Guerre. Mais l'engagement colonial nazairien ne se prolonge pas au-delà de 1940. Certes, les niveaux de trafics restent modestes —252 653 tjn à Dieppe, 338 349 tjn à Boulogne et 345 506 tjn à Saint-Nazaire— et ne suffisent pas à qualifier d'emblée ces établissements de ports à vocation coloniale. Mais la bifurcation, même temporaire, de leur trajectoire commerciale n'en paraît pas moins lourde de sens.

Les autres organismes se répartissent en deux groupes. Ceux où le coefficient multiplicateur se situe autour de 2 (Dunkerque, Caen, Nantes, La Rochelle, Bordeaux) et ceux où il est autour d'1,5 (Le Havre, Rouen, Brest, Bayonne). Ainsi, dans la débâcle générale des années trente, Le Havre recherche activement du fret dans l'empire, à l'image du café et du cacao coloniaux qui jouent «le rôle de béquille[s] du négoce», pour reprendre la formule imagée de C. Malon²⁷. L'outre-mer constitue de façon indubitable un refuge commercial pour les ports français, qui se prolonge bien au-delà de la décennie 1930.

Le quart de siècle qui suit la Seconde Guerre mondiale confirme, en effet, ce qui apparaît de plus en plus comme un «sentier de dépendance» des établissements maritimes de la façade atlantique. Les pays de la zone franc demeurent des partenaires commerciaux de premier ordre. Trois cas de figures se dessinent. La première comprend les ports dont les échanges déjà substantiels avec les colonies se confirment sans connaître d'accélération. Il s'agit de Dunkerque (autour de 20% de son trafic total) et de Bordeaux (au-dessous de 40%). Une deuxième catégorie regroupe les établissements à l'engagement colonial ancien mais qui connaissent une nouvelle inflexion de leurs trafics. C'est le cas de Rouen, dont la part des échanges coloniaux s'élève à plus de 30%, et de Nantes, dont la part dépasse 50% en 1956 et atteint 60% en 1962. La troisième catégorie est celle des ports où les chemins de l'empire s'ouvrent au cours de sa dernière décennie d'existence. À Calais, la part de l'avant-pays colonial s'élève à 7% depuis la Libération, contre 2-3% auparavant, même si les positions commerciales de cet établissement restent faibles dans la zone franc par rapport à l'ensemble des principaux ports de l'Atlantique. Boulogne affiche la même courbe ascendante que Calais mais avec une forte spécialisation commerciale dans la zone des îles françaises en 1956 et 1962. Plus décisive, en revanche, est l'inflexion des courbes de Dieppe (part supérieure à 30%), de La Rochelle (part avoisinant 20%) et de Caen où la part du trafic colonial atteint 30% au terme d'une hausse continue. Les principales clientèles coloniales de La Rochelle sont l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest: cette réorientation du commerce extérieur qui se manifeste dans l'entre-deux-guerres et s'affirme pleinement après 1945 est le résultat des courants de trafic suscités par le puissant armement local Delmas-Vieljeux²⁸. Du côté

25 MARSEILLE (1989).

26 D'ALMEIDA (1993).

27 MALON (2006).

28 MARNOT (2016).

de Caen, le courant de trafic avec l'Afrique du Nord devient suffisamment important dans les années 1950 pour que la Société Navale Caennaise ouvre une ligne régulière, avec 4 escales mensuelles au Maroc, 3 en Algérie et 2 en Tunisie. L'ouverture aux marchés maghrébins élargit le trafic de Caen au fret de divers, jusqu'alors peu développé²⁹. L'orientation commerciale caennaise est un très bel exemple de l'attraction générale que suscite la zone Afrique du Nord qui représente à elle seule un cinquième du commerce extérieur maritime en volume de la France dans les années 1950. Le poids commercial de cette zone s'explique à la fois par l'importance de ses courants de trafics traditionnels (vin, primeurs, minerais et engrais) et nouveaux (hydrocarbures).

Loin de les détourner de l'outre-mer, les prémices de la décolonisation confirment un tropisme colonial quasi-général au sein des négoce portuaires. Si l'empire représentait une part non négligeable de certaines places appartenant au modèle périphérique de l'ouest avant 1914, il ne figurait quasiment pas dans l'horizon maritime des ports situés entre la péninsule bretonne et la frontière belge. Ce n'est plus le cas à partir de l'entre-deux-guerres. Les échanges avec les colonies sont devenus, avec les hydrocarbures, le phénomène structurant majeur du commerce extérieur des ports français dans la première moitié du XX^e siècle.

L'AVÈNEMENT DU ROI PÉTROLE

La percée considérable du pétrole dans le commerce extérieur des ports de l'Atlantique est, au moins autant que la politique de préférence impériale, le fruit du volontarisme politique. La France ne découvre pas le pétrole au XX^e siècle. En 1914, ses ports en importent depuis plusieurs décennies, mais en raison de ses usages limités le pétrole demeure une ressource marginale dans le bilan énergétique français. Or le premier conflit mondial révèle, au fil des mois, le rôle toujours plus important du pétrole, soit pour alimenter les nouvelles armes de guerre (avions, chars), soit surtout pour assurer la logistique à proximité du front avec l'usage intensif des camions par les alliés³⁰. Les usages civils du pétrole gagnent en importance au lendemain de la Première Guerre mondiale notamment avec l'essor de l'automobile. Le pétrole s'affirme au fil des décennies dans le bilan énergétique français: s'il n'en représente que 11% contre 80,4% pour le charbon en 1938, sa part s'élève à 30% contre 54% en 1960, avant d'atteindre un sommet historique à presque 70% en 1973³¹.

Au cours de la décennie qui suit la fin du premier conflit mondial, les gouvernements successifs développent une législation qui dessine progressivement les contours de la «politique nationale du pétrole». Les lois fondatrices de 1925 et de 1928 sont destinées à assurer l'indépendance énergétique du pays en ce domaine³². Celle-ci se traduit par l'approvisionnement de brut et la création d'une filière industrielle fondée sur la production de biens raffinés. Or le raffinage devient essentiellement une affaire portuaire. A l'exception des raffineries de Courchelettes, près de Douai, et de Merckwiller, en Alsace, tous les autres centres se situent dans les principaux ports maritimes: Dunkerque, Le Havre, Rouen, Bordeaux, Nantes —ainsi que Marseille (tableau 11). Cette localisation préférentielle s'explique par la volonté de concentrer la livraison, le stockage et la transformation du brut sur quelques points du littoral, loin des frontières terrestres d'où pourrait ressurgir la menace d'une invasion. En outre, les sociétés pétrolières escomptent réexporter une partie de leur production par voie maritime. La localisation des raffineries dans les zones portuaires permet également d'éviter le transport du brut en vrac, qui reste difficile et onéreux sur de longues distances. Enfin, les grands ports français se trouvent à proximité de grands centres de consommation industrielle et domestique, auxquels ils sont parfois reliés par la voie d'eau.

29 BIQUET 2018).

30 NAYBERG (2016).

31 ECK (2009).

32 NOUSCHI (2001).

Tableau 11. Les raffineries implantées dans les ports français au milieu des années 1930.

Port	Compagnie de raffinage
Dunkerque	Raffineurs du Nord
Le Havre	CFR
Rouen (Petit-Couronne)	C ^{ie} des Pétroles Jupiter
Rouen (Port-Jérôme)	Standard franco-américaine
Rouen (Port-Jérôme)	Vacuum Oil Cy
Nantes (Donges)	Consommateurs de Pétrole
Nantes (Donges)	Pechelbronn
Bordeaux (Pauillac)	C ^{ie} des Pétroles Jupiter
Bordeaux (Bec d'Ambès)	SRPG

Source: LE DEZ (2012, p. 320).

La création de bassins annexes est une conséquence directe de l'essor de la fonction pétrolière dans les ports. Deux raisons expliquent la construction de sites dédiés à la réception et à la transformation des hydrocarbures. D'une part, le caractère dangereux du produit a conduit de longue date les pouvoirs publics à édicter une réglementation drastique qui impose d'éloigner les quais de débarquement du pétrole des autres bassins³³. D'autre part, la croissance du trafic et l'emprise au sol importante des superstructures dédiées au pétrole (dépôts, raffineries) obligent les opérateurs portuaires à rechercher des espaces vastes et vierges. A partir de l'entre-deux-guerres, l'essor de l'activité pétrolière devient l'un des éléments moteurs de la dilatation des territoires portuaires. À Rouen, la contrainte du tirant d'eau et la surface limitée des terrains disponibles sur la rive gauche rendent impossible l'édification d'un complexe pétrolier dans les limites du port urbain. Une première annexe est située à Petit-Couronne. Très rapidement, le choix d'une deuxième annexe conduit à lotir d'immenses prairies alluvionnaires beaucoup plus en aval, à Port-Jérôme³⁴. Au début des années 1930, Pauillac et le Bec d'Ambès s'affirment comme les deux véritables ports pétroliers du complexe bordelais. À la différence des établissements précédents, Nantes n'a pas de tradition pétrolière dans les années 1920. Créé en 1917 pour réceptionner de la houille, Donges, situé à dix kilomètres à l'embouchure de la Loire, voit sa véritable vocation se dessiner à la fin de la décennie 1920 grâce à la décision de plusieurs firmes d'y développer un complexe pétrolier³⁵. Après 1945, le parc des raffineries est reconstruit, modernisé et agrandi sur les mêmes sites. La France compte quatorze usines au début des années 1960, soit pratiquement le même chiffre qu'avant-guerre³⁶.

Il convient enfin de préciser qu'au réseau principal du raffinage portuaire s'ajoute un réseau secondaire constitué de dépôts, comme au port de La Rochelle-La Pallice. Entre 1919 et 1960, les produits énergétiques représentent plus de 60% des entrées du port charentais. Le charbon domine cette catégorie de produits jusqu'en 1938, mais après cette date, la houille décline alors que les hydrocarbures s'envolent. Le trafic des produits pétroliers y est multiplié par 9 entre 1919 et 1960. Pour faire face à leur arrivée croissante, le port s'équipe: 28 réservoirs sont installés à La Pallice en 1931 et un oléoduc relie la terre au môle d'escale édifié en pleine mer en 1935. L'essentiel du trafic pétrolier relève du cabotage national, les citernes servant à stocker les produits raffinés provenant de Donges ou d'Ambès. La Pallice est, par conséquent, un port de redistribution secondaire qui, faute de raffinerie, se trouve à l'écart du mouvement des ports recevant et transformant le brut³⁷. Grâce à une législation encourageante et protectrice, tous les ports recherchent, d'une manière ou d'une autre, à capter ce nouveau trafic à l'avenir prometteur.

Le pétrole tend à devenir entre les années 1930 et les années 1960 le trafic de référence de plusieurs des principaux établissements maritimes français. Les ports perçoivent de plus en plus le pétrole comme le trafic rémunérateur par excellence et, pour cette raison même, cherchent à capter une partie de cette nouvelle manne. Beaucoup d'entre eux postulent dès lors pour réclamer

33 MARNOT (2011).

34 CROGUENNEC (1999); LEMAIRE (1934).

35 M. BARBANCE (1979); AMPHOUX (1935).

36 HOYLE (1961); LE DEZ (2012).

37 BAILLARD (1998).

des équipements susceptibles d'attirer «l'or noir». Les organismes disposant de rades profondes font valoir leurs atouts pour attirer des *tankers* aux dimensions sans cesse plus impressionnantes³⁸. Ainsi Cherbourg et Brest tentent à plusieurs reprises d'obtenir la création d'un terminal pétrolier, mais leurs projets ne sont finalement pas retenus, en raison de l'absence de raffinerie dans ces deux ports et de leur éloignement des zones de consommation³⁹. La raffinerie est devenue l'équipement indispensable pour fixer les grands courants de trafic pétrolier.

En fait, la transformation du pétrole génère un double mouvement de trafic. La particularité des ports raffineurs réside dans le fait qu'ils ne sont pas seulement importateurs de brut et redistributeurs en direction des ports secondaires du réseau, ils sont également exportateurs de produits raffinés en direction des pays étrangers. Ainsi, la France importe plus de 11 500 000 tonnes de pétrole en 1949 alors que sa consommation s'élève à 8 950 000 tonnes⁴⁰. Les objectifs de la politique nationale du pétrole sont donc dépassés: la France ne se contente plus d'assurer la sécurité de ses approvisionnements, elle exporte aussi du pétrole raffiné. Autrement dit, ce secteur est conçu comme un des piliers de l'économie française, les exportations devant au moins compenser les achats libellés pour plus de 90%, au début des années 1950, en devises étrangères (dollar et livre sterling). Le pétrole s'impose progressivement comme la pierre angulaire de la politique énergétique française dans un contexte de très rapide progression de la consommation de produits pétroliers sur le marché intérieur. Si le Plan Monnet donne la priorité au charbon comme source fondamentale d'énergie primaire, le II^e Plan confère au pétrole un statut identique.

Entre les années 1930 et 1960, le complexe pétrolier normand, constitué du binôme Le Havre-Rouen, s'impose comme l'un des deux pôles majeurs du trafic et du raffinage en France —l'autre étant Marseille. Cette prépondérance s'explique par la proximité de la région parisienne, qui est à la fois l'un des plus importants bassins industriels et le premier pôle urbain français, représentant 28% du parc automobile français⁴¹. En 1965, le pétrole domine de façon hégémonique les importations du Havre, avec 90% du tonnage débarqué. Nantes s'approche de ce chiffre, tandis que les entrées représentent presque les deux tiers des hydrocarbures débarquées à Bordeaux, la moitié à Dunkerque et seulement un quart à Rouen (tableau 12). Dans les ports polynucléaires, les bassins annexes assurent l'essentiel du trafic pétrolier. En 1964, Donges assure 77% du trafic marchandises de Nantes et Ambès presque 42% de celui de Bordeaux. Petit-Couronne et Port-Jérôme ne représentent, en revanche, que 12% du trafic rouennais. En réalité, le long de la Seine, les deux terminaux pétroliers de Rouen sont relégués au second plan derrière celui du Havre.

Tableau 12. Part des hydrocarbures dans le trafic des 5 terminaux raffineurs des ports de l'Atlantique en 1965.

	hydrocarbures débarqués		hydrocarbures embarqués	
	milliers de tonnes	%	milliers de tonnes	%
Dunkerque	6 082	52	1 075	26,4
Le Havre	21 503	89	1 398	49,7
Rouen et annexes	1 480	23,1	1 192	30
Nantes et annexes	6 793	81	1 706	84,6
Bordeaux et annexes	2 858	63,7	1 527	60,7

Source: INSEE, Annuaire statistique des transports 1965, ministère de l'Équipement – Direction des ports maritimes, p. 63.

La prépondérance pétrolière dans le commerce extérieur des ports français de l'Atlantique se traduit par une mutation substantielle de leurs avant-pays. Du reste, la géographie des approvisionnements en hydrocarbures évolue sensiblement entre les années 1930 et 1960. Avant la Deuxième Guerre mondiale, la France importe un peu plus de la moitié de son pétrole du continent américain, en l'occurrence du Venezuela et des États-Unis, le Moyen-Orient en

38 DOESSANT (2016). Au début des années 1950 apparaissent les premiers *supertankers* de 30 000 tonnes de port en lourd (tpl) et plus. En 1964, sont mis en service les premiers tankers de la catégorie *Very Large Crude Carrier* (VLCC), qui dépassent 100 000 tpl.

39 DOESSANT (2016).

40 BEAUJEU-GARNIER (1952).

41 AMPHOX (1935).

fournissant 40%. En 1955, la part de l'hémisphère occidental se trouve réduite à la portion congrue (6,6%), en raison de la nouvelle hégémonie mésopotamienne dans la production et la livraison de brut. Le Proche et Moyen-Orient représentent, en volume, 15,8% de l'avant-pays des ports français en 1956 et 13,3% en 1962. A partir de 1959-1960, la France compte un nouveau fournisseur avec l'Algérie qui l'approvisionne non seulement en pétrole mais aussi en gaz. Si l'on ajoute la Libye et l'Afrique équatoriale, le continent africain livre, en 1964, pratiquement 40% du brut français et le Moyen-Orient 48%. L'exploitation du pétrole saharien explique la part non négligeable que joue l'Afrique du Nord en 1962 dans le commerce des trois terminaux pétroliers de Donges-Nantes (29,2% du commerce extérieur total), d'Ambès-Bordeaux (23%) et, à moindre titre, de Port-Jérôme (12,6%).

CONCLUSION

Les modalités d'insertion des ports français de l'Atlantique dans la mondialisation du XIXe siècle se sont traduites par deux modèles régionaux. Le premier est le modèle de croissance intégré des organismes de la Manche et de la mer du Nord. Leur dynamisme est lié à leur insertion dans les courants de trafics de l'Atlantique-Nord qui est alors l'espace d'échange maritime le plus intensif du monde. Les ports français du Nord-Ouest constituent en quelque sorte le prolongement méridional de la Rangée Nord. Les ports de l'Ouest, depuis Nantes jusqu'à Bayonne, se trouvent en partie ou en totalité à l'écart de cette route maritime. Cela explique des trends plus faibles sur l'ensemble du XIXe siècle et la formation d'un modèle de croissance dont les clientèles ultramarines sont plus méridionales.

Toutefois, la fin brutale de la mondialisation avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale et les bouleversements géopolitiques et macro-économiques qui en découlent plus ou moins directement conduisent à l'altération de ces modèles de croissance régionaux. Les perturbations chroniques que subit de la route de l'Atlantique-Nord est un premier élément d'explication, susceptible d'expliquer la croissance plus lente du commerce extérieur des ports français du Nord-Ouest. En outre, les plus grands d'entre eux, comme Dunkerque et surtout Le Havre, subissent la terrible concurrence de voisins plus dynamiques, comme Anvers et Rotterdam. Pour tous les ports de la façade atlantique le salut passe par les initiatives de l'Etat français, qui les conduisent à se replier sur le «pré carré» colonial et surtout à privilégier les importations de pétrole. Cette orientation commerciale conduit aussi à une réorientation majeure et durable de leurs horizons maritimes. L'évanescence des deux modèles de croissance régionaux a pour contrepartie une convergence des stratégies commerciales des ports de l'Atlantique, autour de l'empire colonial et du pétrole. Si, au milieu des années 1960, les ports de l'Atlantique se désengagent des anciennes colonies, ils nouent, au contraire, davantage leur leur destin à la politique nationale du pétrole. Celle-ci présente le double avantage d'animer de puissants courants de trafic d'importation et de redistribution et d'être un puissant facteur d'industrialisation *in situ*. Toutefois, cette pétro-dépendance est aussi source de risques majeurs qui frappent les ports de plein fouet lors des deux krachs des années 1970.

RÉFÉRENCES

- ALBITRECCIA, A. (1938). «La situation de quelques ports français de la mer du Nord de la Manche». *Annales de Géographie*, núm. 267, pp. 320-322.
- AMPHOUX, M. (1935). «Une nouvelle industrie française: le raffinage du pétrole». *Annales de Géographie*, núm. 251, pp. 509-533.
- BAILLARD, F. (1998). «L'évolution du trafic de produits énergétiques du port de La Rochelle-La Pallice, 1919-1996». *Ecrits d'Ouest*, núm. 7, pp. 191-221.
- BARBANCE, M. (reed.1979). *Saint-Nazaire. Le port, la ville, le travail*. Marseille: Laffitte Reprints.
- BEAUJEU-GARNIER, J. (1952). «La France et le pétrole». *L'information géographique*, núm. 2, pp. 65-71.

- BIQUET, F. (2018). *Le canal et le port. Histoire maritime de Caen et Ouistreham aux XIX^e et XX^e siècles*. Paris: L'Harmattan.
- BOULAIRE, A. et LEPOTIER, A. (1996). *Brest, porte océane*. Paris: Éditions France-Empire.
- BRIOT, J. et BRIOT, C. (1997). *Clippers français*. Douarnenez: Éditions ChasseMarée/Armen.
- CROGUENNEC, M. (1999). *L'aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940: contraintes, techniques et stratégies*. (Thèse de doctorat). Université de Rouen.
- D'ALMEIDA TOPOR, H. (1993). *L'Afrique au XX^e siècle*. Paris: Armand Colin.
- DOESSANT, B. (2016). *Le transport maritime d'hydrocarbures. Les compagnies pétrolières françaises entre impératifs économiques et obligation de pavillon (1918-1998)*. (Thèse de doctorat). Université de Paris-Sorbonne.
- DUCRUET, C. et MARNOT, B. (2017). «Hiérarchies portuaires dans le monde et changements régionaux de connectivité maritime, 1890-2010». En RODGER, N. (ed.), *La Mer dans l'Histoire / The Sea in History*, tome 4. Woodbridge: Boydell & Brewer, pp. 631-649.
- ECK, J.-F. (2009). *Histoire de l'économie française de la crise de 1929 à l'euro*. Paris: Armand Colin.
- FISCHER, L. & NORDVIK, H. (1986). «Maritime Transport and the Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914». En MAC INNIS, M. (ed.), *The Emergence of a World Economy, 1500-1914*. Wiesbaden: F. Steiner, pp. 519-544.
- GILLE, B. (1970). «Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848». En MOLLAT, M. (ed.), *Les origines de la navigation à vapeur*. Paris: Presses universitaires de France, pp. 97-101.
- GIRAUD, P. (1934). «Le port de Dieppe». *Annales de Géographie*, num. 242, pp. 186-191.
- HOYLE, B. S. (1961). «L'industrie du raffinage pétrolier en France et en Grande-Bretagne, étude comparative». *Revue de géographie de Lyon*, num. 2, pp. 117-137.
- LE BOUËDEC, G. (1994). *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée: une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*. Paris: Librairie de L'Inde.
- LE BOUËDEC, G. (2006). «La Bretagne et la guerre. Ruptures et modèles de développement économique maritime (XV^e-début XX^e siècles)». En MARZAGALLI, S. et MARNOT, B. (eds.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*. Pessac: Presses universitaires de Bordeaux, pp. 211-221.
- LE DEZ, M., (2012). *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*. Bruxelles: Peter Lang.
- LEFEUVRE, D. (1993). «Évolution sectorielle du commerce extérieur français des années 1920 aux années 1950». En *Le commerce extérieur français de Méline à nos jours*. Paris: Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, pp. 67-83.
- LEMAIRE, E. (1934). «La raffinerie de pétrole de la Standard franco-méricaine de raffinage à Port-Jérôme». *Le génie civil*, num. 26, pp. 577-583.
- LESPAGNOL, A. (1984). *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*. Toulouse: Privat.
- LESPAGNOL, A. (2000). «État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral». En LE BOUËDEC, G. et CHAPPÉ, F. (eds.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, pp. 349-358.
- MALON, C. (2006). *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Rouen-Le Havre-Caen: Presses universitaires Rouen-Le Havre.
- MARNOT, B. (2011). *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX^e siècle*. Paris: Presses universitaires Paris Sorbonne.
- MARNOT, B. (2013), *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*. Bordeaux: Presses universitaires de Bordeaux.
- MARNOT, B. (2016). «Delmas l'africaine: l'importation du vin d'Algérie et des bois tropicaux». En DENIS, S. et FIQUET, N. (ed.), *Delmas-Vieljeux, l'histoire d'une compagnie maritime rochelaise*. La Crèche: Geste éditions, pp. 90-92.
- MARSEILLE, J. (1989). *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*. Paris: Le Seuil.

NAYBERG, R. (2016). «Penser une politique du pétrole pour la France entre urgence et nécessité (1917-1923)». *Pour Mémoire. Revue des ministères de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, du Logement et de l'Habitat durable*, edición especial, pp. 47-52.

NOUSCHI, A. (2001). *La France et le pétrole de 1924 à nos jours*. Paris: Picard.

O'ROURKE, K. & WILLIAMSON, J. (1999). *Globalization and History. The Evolution of a Nineteenth Century Atlantic Economy*. Cambridge: MIT Press.

OUSTRIC, G. (1995). *Le Port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle*. Boulogne: Éditions Le Téméraire-La Sentinelle.

SIOCHAN-MONNIER, F. (1998). *La Construction et l'évolution des ports en Bretagne aux XIX^e et XX^e siècles*. (Thèse de doctorat). Université Rennes 2.

STARKEY, D. (1999). *Shipping Movements in the Ports of the United Kingdom, 1871-1913. A Statistical Profile*. Exeter: University of Exeter Press.

STREIFF, R. (1955). «Les ports de commerce de Normandie». *L'information géographique*, núm. 5, pp. 197-207.

VIGARIÉ, A. (1964). *Les grands Ports de commerce de la Seine au Rhin, leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*. Paris: SABRI.