

Bruno Marnot

Les grands ports de commerce français
et la mondialisation du XIX^e siècle

(1815-1914)



TABLE DES MATIÈRES

Remerciements.....	7
Liste des abréviations.....	8
 INTRODUCTION GÉNÉRALE	
Pour une histoire globalisée des ports	9

PREMIÈRE PARTIE

INNOVATION ET CROISSANCE : UNE NOUVELLE ÉCONOMIE PORTUAIRE FRANÇAISE

CHAPITRE I

Les ports à l'épreuve de la mondialisation du XIX ^e siècle	33
I. Les impulsions exogènes : les mutations de l'économie maritime et du système de transport	33
A. Un essor des échanges maritimes sans précédent	34
1. Les trois mutations du commerce maritime	34
2. Les nouveaux axes structurants du commerce maritime	37
B. La révolution des frets	44
C. Une triple révolution nautique.....	49
1. Les innovations techniques : la victoire progressive de la vapeur	49
2. Les transformations organisationnelles : la naissance des grands armements.....	54
3. Les innovations commerciales : tramping, lignes et navigation d'écale	57
II. La nouvelle loi du développement portuaire : la logique d'adaptation permanente.....	63
A. La logique d'adaptation permanente : principes et définition	63
B. Adaptation fonctionnelle.....	69
1. Fluidité des transbordements	69
2. Rapidité des rotations.....	77
3. Interconnexion de l'interface	84
C. Adaptation spatiale.....	90
1. Augmentation des périmètres portuaires.....	90
2. Rationalisation de l'espace portuaire.....	93
3. Variations endogènes.....	96

CHAPITRE II

L'insertion dans le commerce international : les modèles régionaux de croissance portuaire.....	103
I. Les composantes du modèle de croissance portuaire.....	103
II. Les trois modèles régionaux de croissance portuaire au XIX ^e siècle.....	112
A. Le modèle intégré des ports du Nord-Ouest.....	113
B. Le modèle périphérique des ports du Sud-Ouest.....	127
C. Le modèle mixte marseillais.....	141
D. Un contre-modèle d'insertion : l'anomalie bretonne.....	150
Conclusion de la première partie.....	159

DEUXIÈME PARTIE

POLITIQUE DES PORTS : LES DÉFAILLANCES DU TRIANGLE INSTITUTIONNEL

586

CHAPITRE III

L'illusoire solidarité des intérêts portuaires.....	165
I. Des élites locales sensibles aux enjeux de la modernisation portuaire.....	165
A. Un changement d'échelle commerciale.....	166
B. Un contexte plus concurrentiel.....	169
C. Un facteur essentiel : le poids de l'identité maritime.....	171
II. La montée en puissance des chambres de commerce maritimes.....	173
A. Des institutions précocement engagées dans la modernisation de leur outil.....	174
B. Une implication financière croissante.....	178
C. Des chambres concessionnaires de l'outillage public.....	188
III. La difficile naissance d'un lobby portuaire.....	192
A. Les combats perdus des chambres de commerce maritimes.....	193
1. Le privilège de l'entrepôt portuaire.....	193
2. La franchise portuaire.....	195
3. L'autonomie des ports.....	199
B. Les deux échelles de l'échec consulaire.....	204

CHAPITRE IV

Ambitions et limites de l'expertise technique.....	213
I. Des ports d'ingénieurs : les Ponts et Chaussées en action.....	213
A. Un « nouveau paradigme technique ».....	214
B. Un génie portuaire innovant.....	216
1. Deux priorités : protéger et creuser.....	216
2. Les ouvrages internes : les murs de quais.....	221
3. Le génie portuaire français à l'étranger.....	224

C. De la formation à l'information des ingénieurs	225
II. Fonctionnaires de l'État ou bienfaiteurs locaux ?	233
A. L'essor d'une technocratie portuaire	233
B. Des ingénieurs au service de la communauté portuaire	237
III. De l'utilité des ports dans la pensée économique des ingénieurs	242
A. Les ports à l'horizon de la pensée saint-simonienne	242
B. Les limites de la réflexion économique	252
 CHAPITRE V	
Les hésitations de la politique portuaire	263
I. L'introuvable doctrine portuaire	263
A. Les ports entre politique distributive et stratégie de concentration des moyens	263
1. La Restauration et « l'achèvement » du port du Havre	263
2. Les premiers plans sous la monarchie de Juillet	266
3. La politique dirigiste et éclairée du Second Empire	273
4. Le plan Freycinet (1879) et ses dérivés	276
5. Le plan Baudin (1903) : un programme réaliste dénaturé	280
B. Rigidités administratives et improvisation budgétaire	284
II. Le sous-investissement portuaire et ses effets	287
A. Rythmes et répartition de l'investissement	288
1. La dispersion des moyens sur la longue durée	288
2. La répartition des investissements selon les périodes et les régimes politiques	290
3. Le rythme des investissements sur la longue durée	294
B. Le sous-investissement et ses effets économiques	296
1. Les ports dans le financement global des travaux publics	296
2. Investissements de modernisation et commerce extérieur des ports	298
3. Les investissements dans les grands ports européens	302
4. Densité et qualité des équipements portuaires français	304
Conclusion de la deuxième partie	313

TROISIÈME PARTIE

DYNAMIQUES PORTUAIRES : CONQUÊTE DES MARCHÉS ET INDUSTRIALISATION

CHAPITRE VI

L'avant-pays : la reconquête des marchés ultramarins	321
I. Des horizons traditionnels aux nouveaux circuits de l'échange international ...	321
A. La tentation du retour à l'ancien régime commercial	322
B. Horizons hérités et cycle des denrées exotiques	324

C. Horizons nouveaux et cycle des pondéreux.....	328
1. Les forces du renouveau	328
2. La conquête des nouveaux marchés ultramarins.....	332
II. Les outils des négociants portuaires.....	339
A. Les outils techniques : reconstitution et modernisation de la flotte marchande.....	339
B. Les outils organisationnels : les transformations de l'entreprise maritime	343
III. Déclin portuaire et crise de la marine marchande.....	351
A. Mesures de la crise de la marine marchande française.....	351
B. Des remèdes en trompe l'œil	355
C. Crise de la marine marchande et déclin relatif des grands ports : des liens à préciser...	362

CHAPITRE VII

L'arrière-pays : la lutte pour la conquête des marchés continentaux	369
I. La dimension économique : un nouvel impératif de la croissance portuaire.....	369
A. Les enjeux de l'approfondissement des hinterlands.....	370
B. La voie d'eau ou le chemin de fer ?.....	372
C. L'écheveau des rivalités.....	380
II. La dimension tarifaire : le rôle discriminant des tarifs ferroviaires et des droits portuaires	390
A. Les tarifs intérieurs ou la constitution de protectionnismes régionaux	390
B. Les tarifs internationaux ou l'impossible formation d'hinterlands européens	395
C. Des droits portuaires élevés	406

CHAPITRE VIII

L'industrialisation portuaire : une nouvelle source de trafic	419
I. Continuités et renouvellement de l'industrie héritée.....	420
A. Une faible industrialisation portuaire.....	420
B. Les composantes du système industriel-portuaire traditionnel	422
1. L'industrie maritime : le complexe de la construction navale.....	422
2. L'industrie dérivée : la prépondérance du secteur alimentaire.....	425
C. La diversification du tissu industriel traditionnel.....	432
II. La nouvelle industrialisation portuaire ou l'industrie importée.....	440
A. Les facteurs du renouveau.....	440
B. Le premier âge de l'industrie lourde dans les ports	444
C. L'emprise grandissante des capitaux extérieurs	458
Conclusion de la troisième partie.....	463

CONCLUSION GÉNÉRALE	
Les ports, l'État et l'économie française	467
Sources et bibliographie	479
I. Sources manuscrites	479
II. Sources imprimées	481
III. Bibliographie	487
ANNEXE 1. Dépenses extraordinaires consacrées aux ports	511
ANNEXE 2. Infrastructures et outillage des ports français	537
ANNEXE 3. Avant-pays des grands ports de commerce	548
ANNEXE 4. Évolution du trafic des seize grands ports de commerce français	564
ANNEXE 5. Répartition des trafics portuaires selon le type de flotte	573
Glossaire	579
Table des documents	581
Table des matières	585