

Les villes portuaires maritimes en France

BRUNO MARNOT

Les villes portuaires maritimes en France

XIX^e-XXI^e siècle



ARMAND COLIN

Collection U
Histoire

Document de couverture : Maurice de Vlaminck, *Le Havre, les bassins*, c. 1906,
© Sotheby's/AKG images

© Armand Colin, 2015
Armand Colin est une marque de Dunod Éditeur,
5 rue Laromiguière, 75005 Paris

ISBN : 978-2-200-28720-7
<http://www.armand-colin.com/>

*À François Caron,
à qui j'aurais tant aimé offrir ce livre*

Introduction

CE SONT d'incessantes et profondes mutations qui marquent l'histoire des villes portuaires françaises de 1789 à nos jours. Les mutations de l'économie mondiale ainsi que les chocs de la conjoncture politique, et plus particulièrement les guerres, ont modifié leur physionomie en profondeur. Les guerres de la Révolution et de l'Empire ont représenté un premier tournant en mettant fin à la prospérité éclatante de l'économie atlantique du siècle des Lumières. Mais ce fut surtout l'avènement d'une nouvelle forme de mondialisation à partir du milieu du XIX^e, elle-même fille de la révolution industrielle, qui a été le signal de transformations profondes et multiformes de l'économie portuaire et des villes qui s'en nourrissaient. Sur cette trame de fond, les épisodes successifs de la colonisation puis de la décolonisation, des deux guerres mondiales, et plus particulièrement de la deuxième qui s'est soldée par des destructions massives, ont apporté leur lot d'opportunités et d'avanies aux villes du littoral français. Enfin, la vive reprise des échanges commerciaux après 1945 fut le prélude à une nouvelle phase de mutations de l'économie maritime et à la mondialisation de la fin du XX^e siècle, lesquelles ont représenté à la fois opportunités et nouveaux défis. Dans la même longue durée des deux derniers siècles, la France n'a pas échappé au phénomène plus général d'une accélération de l'occupation de l'espace côtier due à des facteurs aussi divers que l'essor du trafic maritime mondial générateur d'activités, à la montée en puissance du tourisme et à l'attrait nouveau mais remarquable pour les villes du littoral.

Le fait significatif et structurant de la période contemporaine réside dans la séparation physique de la ville et du port. Cette évolution représente une situation inédite par rapport à la longue histoire de deux entités qui faisaient traditionnellement corps, étroitement imbriquées qu'elles étaient depuis plusieurs siècles. Au XVIII^e siècle, certains ports de fond d'estuaire, comme Nantes, ou de fond de baie, comme La Rochelle, faisaient déjà accoster les plus grandes unités dans des avant-ports ou des sites davantage propices à les accueillir, situés selon les cas plus en aval ou sur le front de mer. Cependant,

les transformations économiques et morphologiques qui ont affecté les organismes portuaires à partir des années 1850 ont été d'un tout autre ordre. En ce sens, les nouvelles contraintes imposées aux établissements français, du moins les plus importants d'entre eux, ont obéi à une évolution générale des ports de la sphère occidentale et rapidement de différentes parties du monde. Parce qu'elle n'a cessé de se confirmer depuis un siècle et demi, la séparation progressive des territoires portuaire et urbain constitue la problématique centrale, la trame de fond de cette histoire. Le changement d'échelle des territoires portuaires a posé la question du maintien de l'unité organique et fonctionnelle entre les deux espaces, ce qui s'est traduit par des questions spécifiques à résoudre dans quatre domaines au moins : celle de l'urbanisme qui était sommé de maintenir autant que possible le lien physique entre ville et port ; celle de l'unité économique des deux entités dans la mesure où traditionnellement la richesse du port fondait tout ou partie celle de la ville ; celle de la cohésion et de la pérennité de la société portuaire et *in fine* celle de l'identité même de cités qui ont eu le sentiment d'être progressivement – et parfois même brutalement dans certaines phases précises de l'histoire française du XX^e siècle – dépossédées de ce qui constituait depuis des lustres un horizon, un paysage et une ambiance familiers. Aussi convient-il de mieux appréhender les contours de ces quatre éléments constitutifs de la ville portuaire.

Puisque la ville est avant tout un espace organisé, la cité portuaire se distingue d'abord par sa morphologie. Un détour liminaire par la géographie s'impose donc naturellement. Par leur coexistence, les développements physiques du port et de la ville se sont influencés mutuellement selon des modalités nombreuses. Si l'on s'en tient à la géographie, le site, qui oppose traditionnellement organismes de chenaux fluvio-marins et ports de fronts de mer, a suscité des formes spécifiques auxquels les tissus urbains se sont, à leur tour, adaptés de façon différente. Depuis James Bird et son modèle *Anyport* (1963), les géographes ont proposé plusieurs schémas théoriques visant à fournir un schéma interprétatif général du divorce physique entre ville et port. Chaque nouvelle formalisation tentait d'affiner la précédente en y intégrant de nouveaux paramètres, sous-estimés dans les propositions antérieures ou tout simplement inexistants au moment de leur élaboration. Pour imparfaites qu'elles soient, ces modélisations, comme le rappelait André Vigarié (1979), doivent néanmoins retenir l'attention parce qu'elles reposent sur l'idée d'interdépendance morphologique de la ville et du port. Qu'il s'agisse des ports de fond d'estuaire ou de ceux de front de mer, la séparation s'affirme et tend à s'accélérer dans les deux cas, même si les modalités diffèrent. La singularité de la ville portuaire tient, comme l'écrit René Borruéy, « dans son rapport très direct à la grande dimension que la modernité industrielle a poussé dès le XIX^e dans l'ordre de la démesure ». Trois conséquences

peuvent être tirées de ce constat. En premier lieu, le port devient, plus que jamais, « en avance d'une échelle » sur la ville, laquelle est comme « tirée » par lui à l'échelle supérieure (COLLIN *et alii*, 2001). S'est donc enclenchée, de façon de plus en plus manifeste à partir des années 1850, une réaction morphologique en chaîne par laquelle les transformations des organismes portuaires ont obéi à une logique d'adaptation impulsée par des facteurs exogènes (MARNOT, 2011), ces transformations ayant, à leur tour, entraîné des mutations de l'organisme urbain. Le processus de séparation et la différence de format entre les deux entités ont représenté *in fine*, dans le cas des villes-ports, une modalité particulière de l'*urban sprawl* (« étalement urbain »), comme le désignent les géographes anglo-saxons. Aussi, et c'est la deuxième conséquence, cette forme de course-poursuite engagée par la ville avec son port a-t-elle été à son tour génératrice d'urbanisation, par nécessité de rester autant que possible au contact du territoire portuaire qui a d'ailleurs tendu à obéir de plus en plus, avec le temps, à une logique de site propre. Si la ville portuaire s'est longtemps singularisée par « l'interpénétration des paysages construits » des deux entités, la séparation physique n'a pas, de façon paradoxale, stoppé cette dynamique de « fécondation réciproque » qu'a souvent décrite André Vigarié. De fait, les structures urbaines, d'ordre infrastructural, foncier ou juridique, n'ont eu de cesse de se modifier pour préserver l'unité, sinon l'harmonie, des deux ensembles. Du reste, au-delà même des tensions nées de l'irrésistible dynamique de rupture, les opérations de chirurgie et de redéploiement de la trame et du bâti urbains ont pu être source de conflits quand elles entraînent en contradiction avec les besoins du port.

Centres de convergence de toutes ces tensions parce qu'ils constituent l'interface entre les deux entités, les quartiers portuaires ont été les premiers affectés par ces évolutions. Leurs destins contrastés sur l'ensemble des deux siècles ont constamment reposé la question de leur centralité au sein des villes-ports. La réflexion sur la perte progressive de centralité des quartiers portuaires, que l'on cherche à ressusciter depuis une trentaine d'années, pose plus largement la question du découplage entre l'espace portuaire et la centralité urbaine qui semble être devenue la règle. Jusqu'à l'entrée dans l'ère industrielle, la centralité de la plupart des villes-ports a procédé du port, centralité particulière fondée largement sur des flux de biens et de voyageurs. Les édifices contenant les fonctions à la fois centrales et maritimes étaient géographiquement riverains du port ou dans son voisinage immédiat. À partir du XIX^e siècle, le divorce physique croissant des deux espaces s'est traduit par un éloignement des activités centrales des quais, abandonnant le terrain aux emprises utilitaires liées aux fonctions de manutention, de stockage et, de plus en plus, de transformation des matières premières. De fait, un grand nombre d'activités relevant d'une « centralité maritime » se trouvèrent relocalisées plus loin dans la ville. Aussi la tendance récente à la reconquête

des fronts d'eau pour y fixer un nouvel espace de centralité apparaît-elle comme un enjeu majeur des villes. Ces opérations d'aménagement passent par la réhabilitation des friches et s'appuient sur l'aura de maritimité dont elles jouissent et qu'elles exploitent à grand renfort de marketing. Autant d'éléments qui laissent entrevoir, au total, que l'évolution morphologique des villes portuaires à partir du XIX^e a représenté une modalité, sinon un cas d'école, de l'« urbanisation indirecte » (PAULET, 2007).

Au-delà des enjeux morphologiques et strictement urbanistiques, le découplage spatial a posé sous un jour nouveau le problème de l'unité économique de la cité et, à terme, de sa capacité de continuer à jouir, comme par le passé, des revenus directs et indirects tirés de l'activité portuaire. De nouveau, s'applique la réaction en chaîne en trois temps : les impératifs économiques et techniques des mondialisations contemporaines ont entraîné les délocalisations fonctionnelles des organismes portuaires qui ont elles-mêmes provoqué la rupture des anciens équilibres socio-économiques des villes supports. Ce schéma général mérite cependant d'être nuancé en raison du degré d'intrication des rapports économiques entre le port et la ville. À l'image de Rouen au XIX^e siècle, une cité littorale peut vivre de la circulation océanique, mais avoir parallèlement d'autres sources d'activité indépendantes de la mer. Entre les deux situations extrêmes d'une soumission totale de la ville au port où ce dernier est le seul facteur d'impulsion et, au contraire, d'une relative indépendance par rapport à la navigation et aux échanges quand la fonction industrielle devient à peu près exclusive, il existe une gamme de modalités très variables d'interrelations entre les deux entités. À côté des agglomérations aux fonctions portuaires nettement prioritaires où la richesse de la cité est en grande partie déterminée par le dynamisme de son établissement, se trouvent également des villes à vocation portuaire minoritaires mais à activités continentales prépondérantes dont l'expansion est peu corrélée à la conjoncture maritime. Il convient donc de garder à l'esprit l'existence d'une série de gradations qui introduisent d'ailleurs, au final, une diversité d'attitudes et de mentalités à l'égard de la mer.

Le poids de l'organisation et de l'activité portuaire dans l'activité globale de la ville est, du reste, également variable dans la durée. Il n'en reste pas moins vrai qu'avec la mondialisation du XIX^e siècle, les villes les plus dépendantes du trafic portuaire et de ses dérivés industriels et tertiaires ont eu conscience des opportunités qui se présentaient, tout en mesurant également les risques de marginalisation qui menaçaient chacune d'entre elles. La situation d'interface des cités portuaires en a traditionnellement fait des territoires ouverts sur le monde. Les potentialités offertes par les deux puissants cycles de mondialisation contemporains les ont mises dans des positions privilégiées à condition qu'elles fussent capables de capter des trafics caractérisés par le gonflement exponentiel des volumes, la diversification des frets et aussi la multiplication

des types de contenants. Dans ce dernier cas, l'essor du conteneur dans les années 1960 a produit d'innombrables effets en chaîne sur le travail et les espaces portuaires ainsi que sur les activités urbaines.

La problématique des mondialisations contemporaines n'interroge pas seulement la capacité d'adaptation et d'innovation des ports mais aussi celle de leurs villes respectives. C'est peut-être en ce domaine que résiderait, hier comme aujourd'hui, ce que Claude Chaline (1994) appelle le « véritable code génétique » des villes portuaires, dont le site et la culture leur confèreraient une capacité à se transformer plus aisément que d'autres villes, en fonction des contextes changeants de l'environnement économique et social. Il n'est d'ailleurs pas anodin d'observer que la plupart des grandes métropoles de l'actuelle mondialisation sont des villes portuaires qui disposent d'atouts spécifiques, comme la concentration des fonctions logistiques et commerciales, ainsi que l'existence d'éléments matériels et immatériels constitutifs de la circulation globale. À cet égard, la question se pose de façon aiguë pour les villes françaises qui se trouvent reléguées depuis la fin du XIX^e siècle dans une position de plus en plus périphérique par rapport à de grands hubs tels que Rotterdam, Anvers et Hambourg. La reconversion des économies portuaires a eu des incidences diverses sur le tissu économique, la vitalité et la structure sociale des villes-ports. Elle a, en dernier ressort, mis à l'épreuve la composition et l'identité des communautés maritimes qui ont longtemps constitué la base de la structure sociale des villes portuaires.

De façon évidente, les mutations économiques n'ont pas été sans effets sur la vie professionnelle et la sociologie des villes portuaires. Sans doute celles-ci, et surtout les plus grandes d'entre elles, conservent-elles à l'époque contemporaine des caractères invariants qui continuent d'en faire des lieux particuliers et fascinants, en bien comme en mal. Au moins jusqu'au mitan du XX^e siècle, les sociétés portuaires faites du brassage de populations bigarrées et flottantes – depuis le sommet jusqu'au bas de l'échelle sociale –, de travailleurs à la mauvaise réputation, d'individus aux activités interlopes et de quartiers assimilés à des bas-fonds, ont continué d'exciter l'imaginaire de leurs contemporains. Si l'on accepte le postulat de formations sociales singulières, les sociétés portuaires sont des sociétés urbaines marquées par l'existence d'un port auxquelles il impose une empreinte plus ou moins forte et qui se manifeste de multiples façons. Selon Pierre-Paul Zalio (2002), une société portuaire porte d'abord la marque des activités maritimes et des infrastructures portuaires qui contraignent la morphologie urbaine. De plus, l'organisme portuaire imprime sa marque sur la configuration des rapports entre les groupes sociaux qui lui sont plus ou moins liés. Pour résumer, la société portuaire constitue une société urbaine où le port crée une communauté spécifique qui est dans une grande mesure déterminée par la fonction portuaire. Mais, là aussi, tout est affaire de gradient, car Bird a bien établi le distinguo

entre la « ville avec port » et la « ville-port » proprement dite où, dans ce cas seulement, le port crée une communauté urbaine bien distincte, déterminée par les fonctions qu'il a générées (1971). Quand elle existe, la société portuaire elle-même comprend au moins deux cercles concentriques, le plus petit des deux regroupant la catégorie plus étroite mais extrêmement diversifiée de communauté maritime dont le dénominateur commun réside dans la relation directe qu'entretiennent ses composantes avec la mer. Elle inclut les diverses catégories de marins (au commerce, à la pêche, militaires), le négoce et l'armement, toutes professions qui ont connu des évolutions majeures au cours des deux derniers siècles.

Le deuxième cercle de la société portuaire, que l'on peut qualifier de communauté portuaire, laisse apparaître une nébuleuse de professions dont les limites n'ont cessé de se brouiller avec le temps. Il s'agit, en premier lieu, des secteurs périphériques situés en amont ou en aval des activités maritimes mais qui y sont étroitement liés. Cette « sphère paramaritime », ainsi qualifiée par Gérard Le Bouëdec, est celle des entreprises de constructions navales, des différentes communautés professionnelles liées aux activités portuaires, qu'il s'agisse des opérations de manœuvre sur l'eau (pilotes, lamaneurs) et de manutention sur les quais (portefaix, charretiers et aujourd'hui dockers, grutiers et portiqueurs), ainsi que les fonctions de services supérieurs privés et publics (commissionnaires, logisticiens, transitaires, douaniers, etc.). Les questions croissantes de sécurité ont également donné corps à toute une série de métiers qui opèrent près du littoral, à l'image des sauveteurs en mer ou des gardiens de phares. Les ports de pêche ont également généré des activités spécifiques, comme le mareyage ou le traitement des produits de la mer, dont les effectifs s'ajoutent à ceux des marins. Du reste, le caractère gyrovague d'une partie de ces professions rend compte de la difficulté de saisir des catégories fixes : le marin en transit ne fait pas partie de la société portuaire mais de la seule communauté maritime, tandis que le marin de retour à son port d'attache appartient à l'une et à l'autre, d'autant plus quand ce dernier occupe, comme c'est encore le cas au XIX^e siècle, une deuxième activité professionnelle à terre en attendant un prochain embarquement.

Au total, une partie non négligeable de la société urbaine se modèle sur la communauté maritime et portuaire, à commencer, là encore, par le quartier portuaire qui est le plus directement en contact avec l'animation commerciale et les équipages, et qui s'est longtemps singularisé par sa tonalité sociale spécifique. Mais il convient à nouveau d'être prudent au regard des situations locales et de la durée. Comme le rappelle Pierre-Paul Zalio, les cas de sociétés portuaires « pures » sont sans doute rares et les mutations morphologiques et économiques du XX^e siècle ont largement édulcoré leurs singularités. Les formes de l'écologie socio-économique des ports nées de l'introduction de la vapeur, de la mondialisation issue de la révolution industrielle, de la colonisation,