

Réformer et moderniser les ports en France : une vieille histoire

Un dossier du monde (10/02 : 2011) s'interroge sur les raisons de l'impossibilité des réformes des ports français et l'écart grandissant avec nos voisins européens. C'est cette même interrogation que Paul de Rousiers posait en 1909 dans un ouvrage oublié « *Les grands ports de France, leur rôle économique et social* » publié chez Armand Colin et que Lucien Gallois saluait dans les Annales de Géographie « un livre indispensable à consulter sur le commerce de la France...résultats d'enquêtes patiemment conduites sur place, avec le désir de puiser à toutes les sources d'information ». Cette appréciation flatteuse doit se resituer dans son contexte, une époque où les travaux consacrés aux ports sont fort peu nombreux.

Paul de Rousiers (1881-1934), membre de la Science Sociale et disciple de Le Play (1806-1882) est surtout connu par ses travaux sur les syndicats industriels et la grande industrie moderne. Sa connaissance du milieu industriel et les relations qu'il entretient avec le patronat le conduira à mettre la science sociale au service d'une grande organisation patronale, le Comité des Armateurs de France dont il deviendra en 1909 le Secrétaire général. Il y restera jusqu'en 1939 date à laquelle il sera nommé vice-président en 1932. Cet engagement professionnel aura des répercussions sur ses travaux et ses activités de recherche dont la plupart sont consignés au Musée Social.

Dans la continuité de Le Play qui s'était intéressé aux villes portuaires et aux grands flux commerciaux et dont les travaux sont restés jusqu'à ce jour, inédits, Paul de Rousiers dans le cadre de ses activités étudie les transports maritimes, utilisant pour ce faire la méthode monographique propre à Le Play et ses

continueurs. Dans l'ouvrage, *Les grands ports de France* (1909) P.de Rousiers ne brosse pas un simple tableau économique et commercial des ports mais propose une analyse de leur évolution et un schéma théorique de leurs fonctions modernes. Paul de Rousiers, face aux développements accélérés des transports maritimes s'efforce de penser les nouvelles fonctions des ports modernes. Son livre « Les Grands Ports de France » est l'aboutissement de travaux monographiques commencés dès 1900 sur les ports européens (Hambourg, Liverpool) et dont la comparaison est riche d'enseignement, notamment sur les causes de retard des ports français et leurs difficultés à se réformer pour devenir modernes. L'auteur s'y propose non pas de décrire les activités portuaires et leurs opérateurs mais de « démêler la complexité de l'organisme « que constitue un port par l'analyse de ses fonctions. Les ports qui font l'objet de ses enquêtes monographiques sont Dunkerque, Le Havre, Rouen,, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Marseille. L'enjeu de la recherche est la modernisation des ports français dans l'objectif de définition d'un « port idéal ». Il s'agit pour lui de renouveler la conception des ports, notamment français, en montrant ce qu'est un grand port moderne compte tenu de l'évolution de la marine marchande, des moyens de communication, de l'internationalisation croissante des échanges commerciaux et de la modernisation des élites françaises. Cette conception met en évidence les trois fonctions principales qui peuvent être complémentaires propres à chaque port et dont la combinaison varie : la fonction commerciale (la plus ancienne), la fonction industrielle, la fonction régionale. C'est au regard de la combinaison de ces différentes fonctions qu'est évaluée la capacité des ports à s'adapter aux changements et à se moderniser.

La fonction commerciale se définit par le volume des marchandises qui n'entre au port que pour repartir en mer ainsi que par sa position au carrefour de ligne de navigation ou d'un marché.

La fonction industrielle se voit au volume des marchandises qui viennent pour y être traitées industriellement (par exemple, phosphates d'Algérie, de la Tunisie ou de Flandre, dirigés vers les ports d'Europe où ont été établies des fabriques d'engrais chimiques etc...).

La fonction régionale se caractérise par les liens entre le port et son hinterland. Le port est alors au service de l'arrière-pays et le développement de cette fonction est lié à la présence de voies de communication efficace. Il reçoit ainsi de l'arrière-pays ses importations et inversement il expédie par lui ses exportations. Le port est un point de jonction entre terre et mer Par sa fonction industrielle le port est lié à l'esprit d'entreprise de ses habitants et aux facilités tant terrestres que maritimes dont il jouit. Par sa fonction régionale le port est relié aux forces productives et à la puissance de consommation de son arrière-pays. Par sa fonction commerciale, il dépend des avantages de sa position géographique, de l'activité de son trafic maritime et de l'organisation de son marché local

La fonction commerciale pour PDR est spécifique des ports anciens, enclavés et isolés de la terre pour se protéger des pillages, situés dans des lagunes d'accès difficile, dans des estuaires marécageux, dans des presqu'îles : ports phéniciens, lagunes de Venise, Dunkerque au milieu des marais. Leur commerce est exclusivement maritime et localisé, marchandises de mer s'échangeant contre marchandise de mer. Les produits échangés sont rares et chers. (« Pourpre du Tyr, parfums d'Arabie, bois et pierres précieuses, étoffes, épices,ivoire), ne devaient pas être périssables pour supporter

de longs voyages lié à la lenteur des navires. Ce commerce reposait sur les liens entretenus avec les colonies, sur des échanges exclusivement maritimes et sans liens avec l'arrière-pays. La ligue hanséatique est un bon exemple d'organisation corporative garantissant le commerce entre les ports en faisant parties et excluant les autres par des barrières fiscales. Cette fonction se révèle inappropriée à elle seule pour à assurer la modernisation des ports.

La multiplication du fret, la capacité critique des navires (en termes de tonnage), la nature des marchandises non plus précieuses, l'exigence d'une plus grande vitesse rendue possible par la vapeur pour mener à destination rapidement des marchandises périssables sont des facteurs qui ont joué un rôle de premier plan dans la modernisation. L'évolution des moyens de transport modernes ont multiplié les fonctions des ports maritimes. Dès lors, la fonction industrielle d'un port ne peut plus s'accommoder de l'isolement douanier typique du commerce maritime, pas plus d'ailleurs que la fonction régionale ne s'accommode de son isolement géographique caractéristique des ports anciens. L'armateur est à la recherche du fret lourd et encombrant pour remplir les grands espaces dont il dispose et pour donner à son navire une charge correspondant à sa puissance. C'est désormais la combinaison des différentes fonctions qui sont les garants de la modernisation des ports et de leur rang sur les places maritimes et dans la compétition économique.

Ces transformations se traduisent par la prééminence des ports à fonctions multiples sur les ports à fonction unique. De ce point de vue, selon PDR, la plupart des ports français se trouvent en position d'infériorité par rapport à certaines places maritimes qui combinent les trois fonctions. New York, Hambourg, Anvers, Londres, Liverpool sont en même temps des ports commerciaux, régionaux et industriels. Le triomphe

des ports à fonctions multiples explique ainsi que les armateurs se soient par exemple détournés de Dunkerque au profit d'Anvers ou que Hambourg soit devenu plus performant en raison de ses services réguliers et rapides comparés aux places françaises.

PDR typifie les caractéristiques de chacun des grands ports français pour évaluer leurs handicaps par rapport aux autres ports européens et mondiaux et en conséquence proposer des pistes afin qu'ils puissent devenir des ports modernes et concurrentiels. Par exemple, pour lui, Dunkerque est un port sans emploi, de faible importance dont la fonction industrielle est insuffisante pour la région, cependant caractérisé par une forte cohésion sociale liée à la « bonne organisation des dockers et des salaires élevés qui constituent un facteur propice. Pour Marseille, il note la primauté de l'ancien rôle commercial de Marseille, son « isolement dans une anse stérile », notamment sa faiblesse régionale. Par contre le développement de son rôle industriel est important (céréales, minoteries, semouleries, huileries, savonneries, fabriques de chaux, cimenteries, céramiques etc.) mais il pâtit de l'absence réelle d'un pôle régional et d'un hinterland. En la Rochelle, il voit un port en régression par rapport à ce qu'il fut sous l'ancien régime, n'ayant plus qu'un rôle de port d'escale, peu connecté à la région et dont les bassins sont insuffisants pour accueillir des navires modernes. Pour Rouen PDR note les difficultés anciennes mais toujours présentes concernant accès vers la mer, la faiblesse de la fonction industrielle, l'insignifiance du commerce, l'absence d'esprit d'entreprise et d'une élite moderne..... etc

Les fonctions multiples ne sont pas isolées les unes des autres, elles sont en relation et se traduisent par des « répercussions » et des effets positifs d'entraînement mutuels. Ainsi « la fonction industrielle en augmentant la masse des marchandises

dirigées sur un port favorise par là même la fonction régionale de même qu'elle est à son tour favorisée par elle ; de même la fonction commerciale fournit un appoint aux deux et en reçoit un utile complément »

Ces analyses monographiques fondées sur un travail de terrains et d'archivages de données multiples (économiques, sociales, géographiques) permettent à PDR de définir ce que doit être la modernisation des ports en France, notamment en favorisant leur rôle de capitales régionales à l'interface d'une zone côtière et du monde extérieur, l'outremer adossées à un hinterland. Sa visée est d'évaluer l'aptitude des ports français à concurrencer notamment Hambourg et Londres qui pour lui sont des modèles types de ports modernes. L'intérêt de sa démarche réside en la notion de complexité. Pour lui les ports sont des systèmes complexes. Pour les analyser, il met en relation le mouvement des transformations matérielles et techniques observables dans l'espace avec le mouvement de modernisation des ports, la technique et l'énergie étant des moteurs essentiels de ces transformations. En libéral qu'il est, il veut faire du patronat de l'armement et des chambres de commerce une élite moderne, capable de s'adapter aux changements (notamment technologiques) et qui soit le vecteur de la modernisation entraînant dans son sillage les forces vives de la nation. De même la robustesse du tissu social et économique tient au dialogue social et à la cohésion et l'organisation de partenariats forts entre syndicats et patronat comme dans les trade union en Angleterre. Par contre il voit dans l'Etat et dans son penchant à la bureaucratisation, à la normalisation et au centralisme plutôt un frein à la modernité qu'un facteur d'innovation.

Quelle est la portée de cet ouvrage aujourd'hui ? D'un double point de vue, d'une part, celui de l'histoire de la science

sociale et de l'itinéraire intellectuel d'un professionnel impliqué par ses activités dans la modernisation de la France, d'autre part, celui de l'histoire des ports français. L'ouvrage est en effet porteur de plusieurs idées fortes auxquelles nous pouvons donner sens aujourd'hui pour comprendre l'état de crise permanent des ports français dont on voit bien qu'il remonte à une histoire longue et ne tient pas seulement à des facteurs circonstanciels (les conflits des dockers, la crise économique, la gestion des ports etc..) comme pourrait le faire croire une analyse superficielle :

- Les ports par leurs fonctions variées sont des systèmes complexes, lieux d'interactions entre de multiples niveaux de la réalité sociale (économique, communicationnel, commercial, industriel, organisationnel) et dont sans difficulté on pourrait ajouter aujourd'hui la fonction environnementale
- Agir sur les ports, les réformer accompagner, voir diriger leur modernisation et leur évolution, autrement dit les gérer dans toute leur complexité, suppose un véritable programme de recherche et de réflexions permanentes et non de vagues décisions ponctuelles, sectorielles sans visée stratégique à l'échelle européenne et mondiale de leur fonction et de leurs rôles dans un monde globalisé. C'est ce programme que PDR a dessiné en son temps et tenté de mettre en œuvre au cours de ses fonctions de direction du Comité des Armateurs de France, pas seulement avec « Les grands ports » mais par une toute une série de travaux comparatifs et d'enquêtes à l'échelle européenne et mondiale, s'appuyant sur la science sociale et l'expertise de l'Ecole de Le Play dont il fut un des membres importants (voir bibliographie). En somme il impose l'idée que l'expertise sociale est un élément constitutif des processus de décision et de gestion moderne et qu'elle ne saurait

relever des seuls corps constitués de l'Etat La transformation des ports suppose d'élever le niveau de connaissance et de compréhension des questions portuaires au sein des décideurs, patronaux mais aussi syndicaux. PDR cherche à imposer l'expertise de « type science social » comme savoir pratique indispensable pour diriger et guider l'action, il cherche aussi à définir un cadre de recherche général permettant une évaluation permanente des ports et de leur évolution. Ce cadre ne nous semble pas caduc, bien au contraire il peut constituer une base pour comprendre la crise actuelle des ports. L'ouvrage de Paul de Rousiers n'a sans doute pas eu l'impact et la portée qu'il en attendait. Peut-être s'il en eut été différemment, les ports français n'en seraient pas à cet état de blocage et de régression tant économique que sociale et environnementale. Cette vision systémique est pourtant bien actuelle et la lecture de Paul de Rousiers apporte beaucoup à la compréhension du déficit de gouvernance des ports français et du manque de vision à la fois locale et globale dans leur management.

-

Kalaora . B, le 11/02/2011

Bibliographie succincte de Paul de Rousiers

- La vie américaine, Paris, Firmin-Didot, 1892
- La question ouvrière, Firmin-Didot, 1895
- En collaboration, Le trade-unionisme en Angleterre, Paris, A ;Collin, 1897
- Les grands ports de France et leur rôle économique, Paris, A.Colin, 1909
- Hambourg et l'Allemagne contemporaine, Armand Colin, 1902

- Les transports maritimes, A.Colin, 1926
- Le port de Hambourg, Revue de Paris, octobre 1900
- Les ouvriers du port de Hambourg, Revue de Paris, avril 1901
- La marine marchande aux USA, Revue de Paris, novembre 1901
- Ports de France : Dunkerque, Revue de Paris, Janvier, 1903
- Ports de France ; Le Havre, RdP, novembre 1903
- La guerre et la marine marchande française, Revue des sciences politiques, février 1915
- Enquête sur la marine marchande et le commerce d'exportation effectuée par le Musé Social , Revue de la marine marchande et des pêches maritimes, avril 1916, n)7
- Rapport général sur les voies de communication, L'Expansion économique , avril-mai 1920
- L'amélioration des ports maritimes, 1928 (communication au 6^{ème} congrès de l'Association française pour le développement des transports)
- **Fonctions occupées par PDR**
- Secrétaire général du comité Central des Armateurs de France à partir de 1903, puis vice-président délégué en 1930
- Secrétaire général de l'Association des employeurs de main d'œuvre dans les ports de France (depuis sa fondation en 1907)
- Secrétaire de le Chambre arbitrale maritime.
- Membre titulaire du Comité paritaire maritime international institué en 1925 sous l'égide du BIT (Bureau International de transport)
- Participe à la commission extra parlementaire de la marine marchande (crée par un arrêté du 5 juin 1922) ; notamment à sa Commission de l'armement et du personnel et à la Commission des ports, du trafic et des transports.

