

« Dynamiques portuaires et espace atlantique depuis le XVI^e siècle »

Axe de recherche du programme quadriennal du CEMMC

co-animé par Michel Figeac et Bruno Marnot

Journée d'étude :**Les ports de l'Atlantique de Brest à la Corogne****des Temps Modernes à nos jours.**

L'objet de cette journée d'étude consiste à observer dans la longue durée les différentes dynamiques portuaires d'un même espace littoral, à savoir l'Atlantique depuis la Bretagne jusqu'à la Galice, partagé de longue date entre deux Etats, la France et l'Espagne. Par l'expression de « dynamiques portuaires », il s'agit d'interroger ce que furent les évolutions économiques, institutionnelles et techniques des ports de différentes tailles qui s'échelonnent depuis Brest jusqu'à La Corogne.

Plusieurs enquêtes au XIX^e siècle, suivies de nombreuses études contemporaines se sont interrogées, dans une perspective comparative, sur les facteurs du dynamisme des grands établissements portuaires de la Northern Range qui, depuis un siècle et demi, vivent au rythme d'une intense compétition commerciale. Aucun travail de cette nature n'existe, à notre connaissance, pour les ports qui longent le littoral atlantique, sans doute parce qu'ils se situent en marge de la façade maritime la plus active du continent européen. C'est oublier, toutefois, que Bordeaux fut l'un des puissants organismes européens au XVIII^e siècle et que Bilbao a connu un essor remarquable au siècle de la Révolution industrielle.

Une des premières questions auxquelles pourrait tenter de répondre cette journée serait celle de l'évolution commerciale de longue durée. Les ports espagnols du golfe de Gascogne ont-ils autant profité de l'empire ibérique au XVIII^e siècle que les ports français du Sud-Ouest des « îles à sucre » des Antilles ? Quelles ont-été les stratégies commerciales développées par les uns et les autres à l'ère de la Révolution industrielle et de la première mondialisation du XIX^e siècle qui ont déplacé les principaux courants commerciaux de l'Atlantique en direction du nord de l'océan ? Comment se sont-ils insérés dans les échanges internationaux après 1945 alors que la construction européenne s'est, dans un premier temps, cristallisé autour des grands foyers économiques du Nord-Ouest et de la « dorsale » Milan-Rhin-Londres ?

Les changements structurels de l'économie internationale ont conduit les ports à repenser la structure de leurs avants-pays respectifs. Mais qu'en fut-il de leurs arrières-pays ? Tous les ports de la région ont-ils connu une dilatation de leur hinterland et dans quelle mesure ? C'est ici poser la question

des rivalités régionales et celle de l'impact de la frontière comme limite ou non de l'influence continentale d'un port. Les ports français et espagnols se sont-ils disputés certains trafics particulièrement rémunérateurs comme, par exemple, le transport des émigrants vers l'Amérique au XIX^e siècle ?

Se posent également des questions d'ordre institutionnel. Les ports français et espagnols du golfe possédaient-ils des structures de gestion identiques ou non ? Ces dernières ont-elles tendues à se rapprocher au fil du temps, autrement dit l'Etat ou des structures politiques régionales ont-t-elles joué un rôle croissant dans les destinées de ces ports ? Les acteurs politiques ont-ils mis en place des instruments de nature institutionnelle, telles que les franchises, pour favoriser l'activité de tel ou tel port ? Les uns et les autres ont-ils bénéficié de politiques d'équipement à la hauteur des défis économiques qui se posèrent à chaque époque.

Un dernier ordre d'interrogations poserait la question de l'intégration commerciale aux échelles régionale et locales. Les ports du littoral atlantique ont-ils noué durablement des relations commerciales entre eux ? Quelle fut l'évolution du poids des grands établissements par rapport aux ports secondaires qui les entourent ? La notion, chère aux géographes, de « réseau portuaire » a-t-elle un sens pour chacune des deux parties du littoral atlantique ? Comment leurs acteurs se positionnent-ils aujourd'hui au sein d'un « Arc Atlantique » qui peine à faire entendre sa voix, alors que les incantations solidaires sont constamment contrariées par la concurrence que se livrent entre eux les établissements portuaires pour la captation des trafics ?

Cette journée d'étude, organisée par le Centre d'Etudes des Mondes Moderne et Contemporain, se tiendra dans la première semaine de mai 2010 à l'Université Michel-de-Montaigne de Bordeaux 3 (date à préciser). Le transport et l'hébergement seront pris en charge par le CEMMC. Les résumés des communications devront parvenir aux organisateurs avant le 31 décembre 2009.

Bruno Marnot (bruno.marnot@u-bordeaux3.fr)

Alexandre Fernandez (Alexandre.Fernandez@u-bordeaux3.fr)