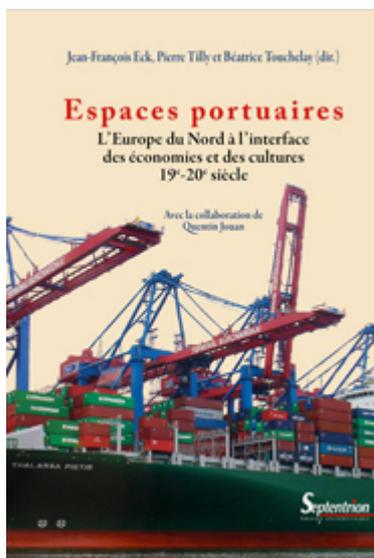


Jean-François Eck, Pierre Tilly et Béatrice Touchelay (dir.), *Espaces portuaires. L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures 19^e-20^e siècles*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015, 253 p.

Marine Fiedler



La fluidité et la continuité au-delà des frontières politiques sont des questionnements animant constamment l'espace européen. De par leur nature et leur rôle dans le développement économique et social de cette région, les espaces portuaires furent et restent au cœur de cet enjeu d'intégration européenne. Dans ce contexte, l'ouvrage collectif *Espaces portuaires* dirigé par Jean-François Eck, Pierre Tilly et Béatrice Touchelay interroge les relations entre les ports, les fleuves et les hinterlands de la Rangée Nord, c'est-à-dire l'ensemble des espaces portuaires s'étendant du Havre à Hambourg, sur une période couvrant le XIX^e et le XX^e siècles. Issu des réflexions du projet VILPORT soutenu par la Commission européenne, cet ouvrage adopte une perspective européenne et comparatiste, voire transnationale. Comme le souligne ce projet, les espaces portuaires ne peuvent en effet pas être compris dans les limites rigides de l'État-nation par leur nature même d'ouverture vers l'extérieur. Pour ces raisons, l'ensemble des auteurs aborde une démarche réflexive sur les catégories employées (port libre, hinterland et frontière), qui en démontre la souplesse, la malléabilité et surtout l'hétérogénéité en fonction des contextes. Les hinterlands, souvent négligés par la recherche, sont particulièrement mis à l'honneur dans ces travaux d'histoire contemporaine s'intégrant dans un renouvellement également engagé par l'histoire moderne¹.

L'ouvrage est organisé en trois parties : la première porte sur l'articulation des lieux et des espaces, la seconde sur les systèmes, les acteurs et les activités structurant les espaces portuaires, tandis qu'une mise en perspective culturelle est engagée dans la dernière partie autour des questions de la représentation. Plutôt que de reprendre chaque axe de l'ouvrage dans sa spécificité, cette recension propose d'en dégager les

¹ Cf. par exemple l'étude de Klaus Weber sur les négociants allemands dans l'espace atlantique dans laquelle les hinterlands tiennent une place majeure, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830 : Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München, Beck, 2004.

grandes lignes transversales.

Grâce à la diversité des approches mobilisées, l'apport majeur de l'ouvrage réside dans sa mobilisation d'une grande variété d'acteurs du niveau local (chambres de commerce, municipalités, entreprises privées), national (compagnies de chemin de fer, ministères), international (Commission centrale pour la navigation du Rhin ou CCNR), voire supranational (CECA). Les questions de gouvernance politique, économique et sociale mettant en collaboration ou en concurrence ces acteurs sont ainsi centrales dans l'ensemble des contributions de la première et de la seconde partie. L'interaction de ces acteurs permet en effet de saisir au plus près le fonctionnement, l'aménagement et le façonnement des espaces portuaires, de la façade maritime aux hinterlands les plus éloignés. Nils Bennemann démontre par exemple que les différentes conceptions de la relation entre port libre et hinterland tenaient une place fondamentale dans les pétitions adressées aux gouvernements et à la CCNR par des villes portuaires en compétition pour des privilèges au XIX^e siècle. De nos jours, les hinterlands sont également un enjeu d'« intégration par le transport » dans lesquels les instances communautaires européennes, les États et les acteurs privés se doivent de répondre ensemble au défi de la continuité au-delà des frontières, comme le souligne Pierre Tilly. Par ailleurs, la prise en compte d'acteurs locaux, notamment dans la contribution d'Anne-Sabine Lui sur le port de Douai, rattaché au Bassin parisien en dépit de sa proximité avec la Rangée Nord, permet aux auteurs de réfléchir à l'*agency* même des hinterlands.

Les aspects techniques liés aux politiques d'aménagement du territoire sont également capitaux dans cet ouvrage analysant l'évolution des espaces portuaires et des hinterlands en particulier. La capacité de modernisation, la densité et la qualité des voies de communication maritimes et terrestres furent en effet un élément central pour le développement de ces espaces, comme l'explique Bruno Marnot pour les ports français du Nord au XIX^e siècle. Ces derniers furent des précurseurs dans l'utilisation et la production des navires à vapeur qui leur permit une meilleure intégration avec les hinterlands des deux côtés de l'Atlantique. Les acteurs locaux, les compagnies et les pouvoirs publics pouvaient agir en étroite collaboration, ou au contraire en compétition, dans ces politiques d'aménagement. L'État pouvait ainsi apparaître comme un concurrent, comme un collaborateur (avec les grandes entreprises familiales spécialisées dans le transport, comme celles étudiées par Jean-François Grevet), ou bien encore comme un arbitre, un coordinateur entre les entreprises de chemin de fer et de navigation intérieure dans des enjeux capitaux comme l'acheminement de charbon vers Paris, comme le démontre Pierre Chancerel. Cette implication de l'État dans les questions techniques liées au transport permit en outre la naissance d'organismes hybrides tels que l'Office national de la navigation (créé en 1912) qui, en plus de proposer des règlements au ministère des Travaux publics, était un organisme d'études techniques et l'exploitant des voies de navigation.

Dans cette dynamique, l'ouvrage constitue un appel à plus de recherches sur la relation entre les pouvoirs publics et les experts techniques, sur lesquels il existe notamment des fonds aux Archives nationales du monde du travail à Roubaix, Gersende Piernas le souligne dans sa contribution. Selon Alasdair Clarke, la formation de consultants techniques est en effet un enjeu capital pour les pouvoirs publics afin d'exploiter au mieux la richesse de ces espaces portuaires, qui sont

également des lieux primordiaux de diffusion des savoirs et des technologies, ou, selon les mots d'Éric Kocher-Marboeuf, des « bassins de compétence » à exploiter. Dans ce contexte, les hinterlands apparaissent en outre comme des lieux d'expérimentation technique ; en témoigne le cas du container analysé par Christian Borde, qui, avant de circuler dans le monde entier, fut testé dans le trafic de la Manche et l'hinterland français grâce aux transports terrestres, parfois jusque dans le sud de la France.

Il est cependant à regretter que l'aspect culturel soit si peu représenté dans cet ouvrage qui annonçait dans son titre une analyse des espaces portuaires comme des interfaces des économies et des cultures. La dernière partie est certes consacrée aux ports, mers et fleuves comme lieux d'identité et de mémoire, avec les contributions de Hubert Roland sur la littérature allemande et de Véronique Bragard et Antoine Tshitungu Kongolo sur le fleuve Congo. Néanmoins, l'annonce dès l'introduction que cette dimension culturelle ne sera que peu abordée peut surprendre le lecteur, qui aurait pu souhaiter au regard du titre en apprendre plus par exemple sur les différentes communautés étrangères et mobiles (négociants, marins et leurs familles etc.) pourtant bien représentées dans la bibliographie indicative. Ces dernières furent les acteurs de ces échanges culturels et façonnèrent l'identité des espaces portuaires comme l'ont en outre démontré de nombreux travaux d'histoire moderne portant sur la Méditerranée et l'Atlantique². Par ailleurs, il aurait été intéressant de se questionner sur la catégorie de « Rangée Nord » en d'autres termes que ceux de l'intégration économique et des transports, à savoir selon une approche culturelle qui s'interrogerait par exemple sur des pratiques du négoce ou des traditions politiques et commerciales.

Cet ouvrage reste cependant une ouverture prometteuse vers des recherches sur la Rangée Nord dans une dimension européenne par la variété des questions soulevées et les outils proposés, tels qu'une bibliographie plurilingue et la mention de fonds archivistiques inexploités. La perspective globale, apparaissant sporadiquement dans les contributions, et annoncée par les auteurs pour de futurs projets, permettra par ailleurs de dégager de nouvelles perspectives sur d'autres hinterlands desservis par la Rangée Nord depuis la période moderne, notamment dans le contexte colonial.

² Pour n'en citer que quelques-uns : Émile Témime et Pierre Échinard, *Migrance : histoire des migrations à Marseille*, tome 1 : *La Préhistoire de la migration (1482-1830)*, Aix-en-Provence, Édisud, 1989 ; Michel Espagne, *Bordeaux – Baltique : la présence culturelle allemande à Bordeaux aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Bordeaux, Éditions du CNRS, 1991 ; Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute, op. cit.*, 2004 ; Marie-Carmen Smyrnelis (dir.), *Smyrne, la ville oubliée ? Mémoires d'un grand port ottoman 1830-1930*, Paris, Autrement, 2006.