

Entre terre et mer

La démultiplication des destinations géographiques et des marchandises a conduit à un développement des infrastructures et des moyens de transports et à une réflexion sur leur possible complémentarité. Au-delà d'une tendance certaine à l'uniformité et à la massification, au Moyen Âge comme aujourd'hui, les histoires locales font que, à moindre échelle, le rapport entre voies d'eau et voies de terre sont très divers.

60

Débat

Antoine Frémont

est géographe, maître de conférences détaché à l'Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité. Ses recherches portent sur le transport maritime des marchandises, et plus particulièrement, sur l'organisation mondiale des réseaux et sur la conteneurisation. Parmi ses dernières publications : *le Monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*, Paris, Inrets, Synthèse n°53 Janvier 2007, 145 p. ; « La France face à la mondialisation de l'espace maritime et marchand » in A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIIIe – XXe siècle*, Paris, Fayard, p. 647-687.

Éric Rieth

est archéologue, directeur de recherches au CNRS et responsable du département recherche du musée national de la Marine. Ses recherches portent sur la batellerie médiévale et moderne. Parmi ses dernières publications : *Archéologie de la batellerie. Architecture navale fluviale*, Conflans-Saint-Honorine, Cahiers du Musée de la Batellerie 45, 2006 ; avec A. Barkaoui (dir.), *Bateaux et ports méditerranéens. Bilan et perspectives, Actes de la table-ronde internationale, Sfax-Kerkenna, 6-7 avril 2005*, Sfax, Med Ali Editions, 2006.



Antoine Frémont Étudier les aspects techniques du transport maritime prend tout son intérêt parce qu'ils renvoient au processus de mondialisation dans lequel nous vivons et qu'ils révèlent le fonctionnement de notre société. On aborde ainsi des notions vraiment intéressantes comme le territoire, son organisation à diverses échelles, les régimes nautiques, les systèmes de production et de consommation...

Éric Rieth C'est une orientation récente de la recherche pour les archéologues et les historiens. Nous nous sommes limités d'abord aux aspects techniques (architecture navale etc.) et à des domaines spécifiques (transport terrestre, transport maritime, transport fluvial). Le principal des études s'est porté sur les voies terrestres et leurs aménagements monumentaux. La réflexion sur les voies maritimes et fluviales se basant sur les découvertes d'épaves et de leurs cargaisons, s'est axée sur les systèmes de production, de consommation, de redistribution... Ce qui nous amène à penser en termes de terroir, de réseaux.

AF Car il n'y a pas de port sans hinterland sans réseau de production et de consommation, sans organisation de transport...

ER Le port de La Rochelle n'était qu'un tout petit port de pêche, au début du Moyen Âge. Il s'agrandit considérablement, ainsi que la ville, lorsque se développent la production de vin, de sel, qu'on vend de l'Angleterre à la Scandinavie.

AF Le port est le lieu stratégique, c'est le lieu où se rencontrent différents modes de transport. Ce n'est qu'un point dans un réseau de circulation mais un point crucial : celui de la rupture de charge. Aujourd'hui, les ports s'inscrivent dans un système de maillage des réseaux à l'échelle planétaire, où il s'agit de démultiplier les destinations géographiques et de massifier le transport pour réaliser des économies d'échelle. La série des grands ports de la Hanse qui ont tous une relation avec un fleuve (la Meuse, le Rhin...) continuent de jouer le rôle essentiel, car cela coûte toujours moins de passer par voie maritime du sud au nord que d'organiser une rupture de charge en passant par la voie terrestre, et que le réseau fluvial français fonctionne encore sur des bassins fermés formant culs de sacs. Le grand maillage des voies navigables françaises ne date, en effet, que du début du XX^e siècle mais ce réseau est devenu quasi obsolète (on considère que les capacités de chargement par trajet sont trop réduites : une péniche Freyssinet¹ porte l'équivalent d'un gros semi-remorque, soit de 300 à 350 tonnes. Sur la Seine, le trafic y est modeste mais les transporteurs

fluviaux qui sont présents sont quasi en situation de rente. Avec l'ouverture du canal Seine-Europe, ils vont se trouver confrontés à la concurrence des entreprises rhénanes potentiellement intéressées par le marché français. Car les Allemands ont fait du Rhin une artère internationale qui fonctionne très bien : le Rhin-Meuse-Main-Danube permet de relier la Mer du Nord à la mer Noire. La convention passée entre pays riverains exonère de taxation sur les carburants, ce qui est un avantage non négligeable sur les transports internationaux par air ou mer. Les transporteurs allemands vont pouvoir augmenter le trajet continu, car, aujourd'hui comme hier, c'est la rupture de charge qu'on cherche à éviter absolument. Les grands ports médiévaux sont-ils des ports d'estuaires ?

ER Majoritairement. En Atlantique, la marée facilite les mouvements. Les estuaires de la Garonne, de la Charente, de la Loire, de la Seine, et des tas d'autres petits estuaires abritent tous un port de mer. En Méditerranée, le grand port entre mer et Rhône est Arles, mais c'est un passage dangereux, difficile, à cause de la barre et du tirant d'eau très réduit, ou à cause de vents violents contraires... il fallait alléger les bateaux, mouiller, attendre... Le trafic maritime en Méditerranée, très intense dans l'Antiquité, est cependant resté important. Les plus gros tonnages de l'Antiquité se trouvent en Méditerranée, mais on ne sait si ces navires de forte capacité sont courants ou exceptionnels. Au Moyen Âge, il semble que les bateaux aient eu des charges moindres puis que la course au tonnage ait repris, avec un déséquilibre persistant entre Atlantique et Méditerranée : à la fin du Moyen Âge, un gros tonnage se situe entre 600 et 700 tonnes en Méditerranée et entre 100 à 250 tonnes en Atlantique.

AF La Méditerranée peine à retrouver une place dans le circuit maritime mondial et ce malgré le développement de l'Asie orientale. Seuls les ports qui ont muté en hub de transbordement peuvent suivre. Le port d'Algésiras, par exemple, au sud de la péninsule ibérique, est la plate-forme d'éclatement du premier armement mondial de conteneurs qui y fait se croiser les grandes lignes Est-Ouest (Asie Orientale-Amérique du Nord) et Nord-Sud (Europe-Afrique- Brésil) : une boîte-conteneur à destination d'Abidjan part du Havre sur un navire qui ira jusqu'à Singapour ou Shanghai ; à Algésiras, la boîte est mise sur un terminal puis sur une autre navire en direction de la côte ouest de l'Afrique ; c'est une logistique copiée du transport aérien. Ce type de port où l'on concentre puis redistribue relève-t-il d'un schéma ancien ?

1. Freyssinet Eugène (1879-1962), ingénieur, invente le béton précontraint et travaille aux aménagements de voies d'eau, notamment sur l'adoption de gabarits.



**Le système du transport
contemporain est
marqué par la diversité
des systèmes en place
répondant à tous les types
de logiques.**

Antoine Frémont

ER On peut le penser. Les études menées par les antiquisants depuis une bonne trentaine d'années aboutissent à la conclusion que coexistaient vraisemblablement des routes maritimes directes entre Rome et les grandes agglomérations côtières de l'empire, mais aussi des ports intermédiaires. Cette hypothèse repose sur l'analyse des cargaisons englouties et sur la répartition géographique des conteneurs de l'époque qu'étaient les amphores. Ce qui apparaît également, d'une façon plus générale, sur le temps historique, c'est qu'il n'y a pas vraiment de ports spécialisés. Et parfois même, il n'y a pas de port du tout ! Sur la côte atlantique, où les ports sont pourtant nombreux, les petits caboteurs s'échouaient également le long des grèves pour décharger et charger à dos d'hommes ou par chariots. C'est une activité « portuaire » sans installations portuaires, difficile à repérer par les archéologues.

AF C'est toute la question du transport combiné. La voie d'eau, dans l'absolu, ne coûte pas cher mais pour exister, elle doit s'insérer dans un circuit de complémentarité des systèmes d'échange et des moyens de transports. Ce qui marque le système du transport contemporain, c'est son degré de sophistication, la spécialisation très poussée des types de transports qui vont de la messagerie express jusqu'à l'acheminement des produits les plus encombrants et lourds. Tout le problème de l'organisation actuelle est d'instaurer un système de transport porte-à-porte du fournisseur au client. Chaque type de transport doit s'y faire une place. Et la tendance n'est pas vraiment à la complémentarité mais à la concurrence ! Le transport aérien, le plus cher, est réservé aux pièces à très forte valeur ajoutée, dont la livraison est urgente car ils ont un poids dans le commerce international (cela concerne notamment des produits périssables et des pièces détachées). Les prix du transport routier sont tels qu'il est difficile pour les autres modes de transport d'être compétitifs.

ER Il semble qu'à la période médiévale, chaque circuit reste très étanche ; probablement parce que l'essentiel du transport de marchandises ne franchit pas les limites d'une région. Le transport routier est marqué par la proximité : il représente l'essentiel en tonnage, mais sur des distances qui tournent autour de 50 kilomètres. Pour un chariot, qui porte quelques tonnes, il faut 5 à 10 chevaux et deux hommes ; ce qui est relativement cher pour une petite quantité et relativement lent. Lorsqu'on transporte des matériaux lourds, le bateau apparaît plus rentable. Au Moyen Âge, par exemple, un des transports intenses sur la Seine, est celui de la

Pierre de taille de l'Oise : on en achemine environ 150 tonnes par bateau avec trois ou quatre personnes. Cependant, certaines denrées fraîches et « légères » réservées aux privilégiés, comme les produits de la mer pour les cours royales d'Île de France, arrivent frais par route et non par la Seine. Le cabotage et l'activité fluviale sont certes très actifs. Mais il semble que la voie d'eau ne soit pas privilégiée par rapport à la route. Cependant, on constate de multiples essais de rentabilisation de cette circulation. En Méditerranée à la fin du XIII^e siècle, s'opère un changement de type de propulsion qui privilégie un grément moins efficace techniquement, mais ne nécessitant qu'un équipage réduit ; cela ralentit la progression mais coûte moins cher. Par contre, le transport de marchandises rares et chères (soies, épices...) se font sur des galées, navires propulsés à la voile et à la rame avec un équipage très important ; mais il ne s'agissait que de quelques convois par an.

AF Le discours met toujours en avant les critères économiques. Mais les choses sont plus complexes, non ? Le poids des choix politiques, des influences de groupes de pression modifient cette « logique » économique... Aujourd'hui, par exemple, cela aboutit à un discours schizophrénique entre contraintes concurrentielles et mesures environnementales.

ER Les archives médiévales des villes consignent en effet des quantités de plaintes et procès générés par les conflits d'intérêts. Les activités fluviales sont contrôlées par les seigneurs qui multiplient et superposent les péages. Mais il existe parallèlement des corporations de bateliers sur la Seine, la Loire etc. qui sont très puissantes et réussissent à faire détruire pêcheries et moulins (des activités économiques pourtant importantes) censées entraver la circulation. Cependant, la préoccupation prédominante reste le moyen d'éviter la rupture de charge : certains bateaux de mer médiévaux peuvent remonter jusqu'à Paris. Et puis, il importe de ne pas faire voguer les navires à vide : ils sont démontés et réutilisés ou bien portent des chargements différents à l'aller et au retour.

AF Aujourd'hui, il arrive qu'ils soient pleins... d'air ! Ou de déchets. Les déséquilibres du commerce international sont tels qu'ils ont évidemment une répercussion dans les transports maritimes : les porte-conteneurs partent chargés de marchandises diverses d'Asie orientale, vers la côte ouest américaine et reviennent avec des boîtes à vide. Le commerce international joue, comme artefact, sur l'inégalité du monde.



L'archéologie a montré la grande diversité des bateaux médiévaux en lien avec les contraintes environnementales et les types de marchandises

Éric Rieth