

INTRODUCTION

Le port oublié

L'histoire du port de la Lune au XIX^e siècle semble avoir été victime de l'amnésie bordelaise. Entre le fantastique essor de l'activité commerciale au siècle des Lumières et le grand port colonial et d'escale du XX^e siècle, l'ère de la Révolution industrielle n'a toujours pas pris place dans la mémoire collective locale, en témoigne l'évanescence des représentations qui lui seraient propres ou bien la disette des travaux académiques qui lui sont consacrés. Comme l'écrit le géographe bordelais J. Dumas, « à la différence du XVIII^e siècle qui fait figure d'âge d'or, les activités du XIX^e siècle sont enrobées dans une sorte de grisaille [...] »¹. Plus historien du négoce et du monde des négociants que du port lui-même, le professeur Paul Butel a, en son temps, largement contribué par ses nombreux travaux à montrer ce que le commerce des îles apporta de prospérité et de splendeur à la capitale de Guyenne². Dans un style moins scientifique, l'ancien capitaine au long cours Robert Chevet a narré dans quelques utiles synthèses le destin de l'établissement au XX^e siècle³. Mais du récit global des activités et des acteurs du port au XIX^e siècle, l'intérêt des historiens n'est jusqu'alors pas apparu avec évidence. Au lecteur curieux éventuel, il reste à se reporter au tome VI de la monumentale *Histoire de Bordeaux* naguère dirigée par Louis Desgraves et Georges Dupeux...

¹ J. Dumas, *Bordeaux, ville paradoxale*, Talence, MSHA, 2000, p. 61.

² Parmi une abondante bibliographie citons deux grands classiques : *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974 ; *Les dynasties bordelaises de Colbert à Chaban*, Paris, Perrin, 1991.

³ R. Chevet, *Le port de Bordeaux au XX^e siècle*, Bordeaux, L'Horizon chimérique, 1995 ; *Marins de Bordeaux : une histoire maritime de Bordeaux et de l'estuaire de la Gironde*, Bordeaux, Éd. Confluences, 2001. Un DESS de Sciences politiques a également été soutenu à l'Université d'Aix-Marseille en 1991 par S. Charpentier, intitulé *Le port de Bordeaux au XX^e siècle*.

La mémoire populaire n'est guère moins sélective. Dans les représentations rétrospectives de leur port, les Bordelais ont privilégié deux époques, le XVIII^e siècle, bien évidemment, toujours visible dans l'impressionnante architecture néo-classique des façades qui structurent la rive gauche de la Garonne, et le XX^e siècle. Reprenant les analyses d'A. Corbin, F. Taliano-Des Garets rappelle que les représentations du port au XIX^e siècle privilégient la vision laissée par Vernet, celle d'« un abri d'où partent les flottes majestueuses », « un réceptacle de richesses où se rencontre une diversité chatoyante des ethnies »⁴. Les mutations technico-économiques qui ont profondément changé la physionomie du port ont ébranlé les conceptions des peintres bordelais, qu'ils fussent autochtones ou de passage. Si les œuvres respectives d'un Pierre Lacour, d'un Louis Garneray ou d'un Jean-Paul Alaux se situaient dans l'ère pré-industrielle du port, leur successeurs, confrontés à un paysage en constante métamorphose, ont été tentés par deux options esthétiques divergentes. En fait, un nouvel académisme s'est progressivement substitué à l'autre. La beauté monumentale de la façade classique s'est estompée au profit d'une nouvelle vision conventionnelle et consensuelle incarnée par les édifices construits sous la Restauration : le pont de pierre, l'entrepôt Lainé et les colonnes rostrales de la place des Quinconces. En témoignent les œuvres d'Alaux, de Le Villain, de Cazaubon ou encore celles, au début du XX^e siècle, d'Alfred Smith, de Jean Despujols et même certains tableaux de Georges de Sonnevillle. Dans cette veine, les vues de la rive gauche ont été privilégiées dans les représentations panoramiques, alors que la rive droite et le port à l'aval des Chartrons ont été sous-représentés, jusque tard dans le siècle.

La minoration de la modernité a également été victime de la vogue du paysage naturaliste à Bordeaux, inspirée par Corot et Courbet. On la retrouve, par exemple, chez des artistes locaux comme Léon Bopp du Pont et Eugène Forel. Le port se trouvait dépouillé de ses attributs techniques, au mieux suggérés dans un arrière-plan brumeux, pour mieux mettre en valeur des espaces de friches ou des cales laissées à l'état naturel. La vision proposée par un Eugène Boudin, qui fut l'un des peintres les plus prolifiques du port de Bordeaux, se loge au cœur de cette ambiguïté. Le peintre normand fut l'un des rares à s'éloigner de la courbe majestueuse du fleuve et de la section la plus prestigieuse de l'ensemble portuaire pour décrire, dans les années 1870, les zones plus aval de Lormont et de Bacalan, qui constituaient alors le nouveau cœur vivant de l'activité maritime, en particulier de celle des grands chantiers

⁴ A. Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988. Cité par F. Taliano-Des Garets, « Bordeaux entre le flux et le reflux : histoire d'une mythologie atlantique », in G. Saupin (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 410.

navals et du futur bassin à flot. En même temps, le « naturalisme poétique » de Boudin ne pouvait se départir, à Bordeaux comme dans ses autres marines, d'une obsession pour la traditionnelle forêt de mâts qui emplissait l'horizon portuaire au point d'en masquer les autres éléments⁵. De même, si un Richard Lafite-Faxon manifestait son intérêt pour les mutations techniques en peignant le départ d'un paquebot transatlantique en 1868, le tout premier plan du tableau privilégiait la figuration des gabarres par rapport à celle des rares voies ferrées longeant les quais.

À l'encontre de cette tradition pourrait être opposée l'œuvre d'Antoine-Désiré Héroult qui, dès les années 1840, posait son chevalet sur les hauteurs de Lormont pour fixer sur ses toiles les quelque navires à vapeur qui remontaient la Garonne depuis l'Océan ou bien la faïencerie ouverte par David Johnston en 1835 à Bacalan. Il fut également l'un des premiers à immortaliser le récent pont suspendu en fer de Cubzac, réalisé par l'ingénieur de Vergès. Si la modernité s'est insinuée ici ou là dans les toiles, les aquarelles ou les eaux-fortes au cours du XIX^e siècle, elle n'a vraiment triomphé qu'au lendemain de la Première Guerre mondiale grâce, en particulier, aux productions d'Albert Marquet, de Georges de Sonnevillle et d'André Lhote. Mais l'heure était déjà à l'idéalisation du port. Fait symptomatique, une affiche de 1937 signée par Jean Dupas, qui était un proche du maire Adrien Marquet, représenta une allégorie de Bordeaux encadrée par un voilier et un paquebot du XX^e siècle⁶. À la fin du XX^e siècle, le fleuve et l'architecture du quai – de la rive gauche bien entendu – ont pris plus de place dans les représentations que le port proprement dit. Du reste, la réalisation au début du XXI^e siècle de la « coulée verte », décidée par le conseil municipal en 1987⁷, en lieu et place des anciens entrepôts, en dit long sur la volonté de redonner du lustre à cette « grandeur versaillaise » de la ville relevée par Théophile Gautier lors de son passage en 1840.

Tout indique que le port du XIX^e siècle soit confronté à un double problème. D'un côté, il souffrirait de l'absence d'une véritable identité, coincé entre le grand entrepôt européen du XVIII^e siècle et le port du XX^e siècle, marqué par les escales transatlantiques et l'intensité de ses relations avec l'empire⁸. Tout se passe comme si l'établissement du XIX^e siècle hésitait entre la volonté de perpétuer la gloire du négoce passé et la préfiguration de l'organisme contemporain.

⁵ O. Le Bihan, « Boudin, l'horizon portuaire indéfini », in *Sur les quais. Ports, docks et dockers de Boudin à Marquet*, Paris, Somogy Éditions d'Art, 2008, p. 73.

⁶ F. Taliano-Des Garets, « Bordeaux entre le flux et le reflux... », art. cit., p. 415.

⁷ P. Guillaume, « Bordeaux oublie son port », in G. Saupin (dir.), *Villes atlantiques...*, op. cit., p. 423.

⁸ Bordeaux a d'ailleurs renoué avec sa fonction d'escale de navires de croisière au début du XXI^e siècle, qui représente désormais le seul temps fort de l'activité du port de la Lune. Cf. *ibid.*, p. 425.

L'expression, tant galvaudée, de « transition » s'appliquerait donc parfaitement à ce port pour mieux le disqualifier des représentations locales. D'un autre côté, le port du XIX^e siècle est aussi l'œuvre de l'industrialisation et de la première véritable mondialisation de l'économie, phénomènes que la mentalité bordelaise a difficilement assumés, comme en témoigne l'évolution de l'architecture industrielle locale⁹. Pourtant, l'activité, si elle a progressivement glissé vers l'aval, est demeurée prioritairement concentrée dans la partie historique du port. En dépit des décisions prises à l'extrême fin du siècle, Bordeaux n'a pas connu l'expérience, peut-être à son futur détriment, du dédoublement qui s'est opéré à Nantes avec la création de l'avant-port de Saint-Nazaire. La seule concession, pourrait-on dire, fut l'aménagement et l'industrialisation de la rive droite, qui offrait des aptitudes opérationnelles plus évidentes que la rive gauche saturée de trafic. Mais, là aussi, dans l'imaginaire bordelais, la rive droite n'a jamais reçu la légitimité nécessaire pour vraiment faire partie du port. Aujourd'hui, « le seul fait de planifier le réaménagement de la rive droite, écrit P. Guillaume, est une rupture complète avec la tradition d'une ville et d'un port qui se sont toujours définis comme étant de rive gauche »¹⁰. L'aménagement, pourtant indispensable, des Queyries à partir des années 1870 pèse comme un autre élément à charge du port du XIX^e siècle.

Le déni de mémoire et les lacunes de l'historiographie conduisent inévitablement à éveiller la suspicion de l'historien. Rétrogradé dans la hiérarchie des ports de commerce français et européens, le port de Bordeaux présente-t-il aussi peu d'intérêt pour mériter autant l'oubli et l'opprobre? Ses élites économiques ont-elles failli au point de s'être montré incapables d'adapter l'outil qui avait contribué à forger la prospérité de la ville? À lire les témoignages de certains observateurs de la Belle Époque, prévaut le constat d'une déplorable régression. Le géographe Georges Renaud, lors d'une conférence prononcée devant l'Association Française pour l'Avancement des Sciences en 1898, considérait qu'à Bordeaux la « politique des marchands de vins [...] ne s'est que trop fait sentir. Les intérêts locaux mal compris ont enrayé les transformations qui s'imposaient »¹¹. Autre géographe, Paul Léon, dans une étude comparative des grands établissements français de la façade atlantique, renvoie également le négoce à son impéritie: « les commerçants bordelais, habitués comme les Nantais d'autrefois aux affaires faciles, se sont longtemps reposés sur la sécurité des situations acquises »¹². Dans une étude contemporaine consacrée

⁹ E. Charlot, *La perception de la révolution industrielle à Bordeaux à travers l'architecture industrielle, 1780-1939*, mém. de maîtrise, Université de Bordeaux 3, dir. C. Bouneau, 2000.

¹⁰ P. Guillaume, « Bordeaux oublié... », art. cit., p. 422.

¹¹ G. Renaud, *Nos grands ports*, Paris, Hôtel des sociétés savantes, 1898.

¹² P. Léon, « Les grands ports français de l'Atlantique », *Annales de Géographie*, mai et novembre 1904, p. 327.

aux rapports entre la batellerie et les ports de commerce, Maurice Bellecroix prononce une sentence sans appel: « au point de vue commercial et maritime, Bordeaux est en décadence [...]. Rangé parmi les grands ports il y a vingt ans, il n'est plus aujourd'hui qu'un port de deuxième ordre »¹³.

Cependant, à l'examen des chiffres, le bilan que présente le port à la veille de la Grande Guerre est loin d'être déshonorant. En 1913, Bordeaux se situe à la troisième place pour le volume du commerce total avec 6,6 millions de tonnage de jauge nette, derrière Marseille (21,2 m tjn) et Le Havre (9,1 M tjn), mais devant Rouen (5,2 M tjn) et Dunkerque (5,1 M tjn)¹⁴. En 1909, Bordeaux manipule 11 % du le poids total des marchandises débarquées et embarquées, exprimé en millions de tonnes métriques, soit une proportion équivalente à celles du Havre et de Rouen (11 et 12 %), contre 22 % pour Marseille, mais 9 % pour Dunkerque et seulement 4 % pour Saint-Nazaire et Nantes. Le résultats sont plus nuancés, si l'on considère le seul commerce extérieur, qui est l'indicateur de l'insertion d'un établissement portuaire dans les échanges internationaux. En 1913, Bordeaux fait partie des six ports français à faire du commerce avec tous les grands ensembles régionaux du monde. Il est donc demeuré un port à vocation internationale. Parmi les sept premiers organismes français, le rapport de son trafic en volume entre voile et vapeur le place au quatrième rang (1,22 % du commerce extérieur pratiqué à la voile), derrière Saint-Nazaire (0,45 %), Rouen et Marseille (0,92 %), mais devant Le Havre (1,57 %), Nantes (4 %) et Dunkerque (8,9 %). Le bilan du trafic voile/vapeur à l'international n'est donc pas si mauvais pour un port que l'on a longtemps accusé, à tort, d'avoir privilégié le trois ou le quatre-mâts au *steamer*. Le bât blesse davantage, en revanche, lorsqu'on observe l'évolution du volume du trafic total du commerce extérieur. Avec 2 478 081 tjn Bordeaux se situe encore au troisième rang des ports français en 1890, derrière Marseille et Le Havre, mais de plus en plus talonné par Dunkerque (2 452 706 tjn). En revanche, la situation s'est nettement dégradée en 1913, puisque le port de la Lune est relégué au sixième rang. À l'exception de Marseille, qui occupe toujours une position dominante en Méditerranée, Bordeaux est devancé par des établissements qui appartiennent tous au modèle de croissance intégré au commerce Nord-Atlantique, qu'il s'agisse de Cherbourg, Boulogne, Le Havre et Dunkerque, ce dernier se plaçant désormais juste devant le port girondin (3 859 685 tjn contre 3 850 742 tjn). En revanche, n'en déplaise au nantais Maurice Bellecroix, en 1913, Bordeaux affiche un bilan global nettement meilleur que celui du port ligérien, à la structure et à l'horizon maritime pourtant

¹³ M. Bellecroix, *Rapport entre la batellerie et les ports de commerce maritimes*, Nantes, Impr. Schwob et Cie, 1902, p. 161.

¹⁴ Tonnage de jauge des navires (chargés et sur lest) entrés et sortis.

analogues. La différence de résultats entre le volume du trafic total du port (commerce extérieur et cabotage national) et celui du seul commerce extérieur montre que Bordeaux souffre, certes, de difficultés croissantes à l'international, mais qu'il reste un centre commercial majeur à l'échelle des échanges maritimes nationaux. Le déclin bordelais doit donc être très relativisé.

Il doit l'être d'autant plus si l'on tient compte des bouleversements de l'environnement économique international. En réalité, le nœud du problème se situe bien au niveau de la dynamique commerciale du port dans la trentaine d'années qui précède la guerre. Imputer la perte de compétitivité de Bordeaux à la seule responsabilité des élites locales, comme l'ont répété à satiété tant d'observateurs contemporains du fait portuaire, ouvrant en l'occurrence la voie à un tenace lieu commun, est assurément excessif. Exonérer entièrement cette même bourgeoisie portuaire serait, du reste, tout aussi caricatural. Leurs tergiversations et leurs choix dans cette période cruciale d'exacerbation des rivalités portuaires ne sont pas exempts de critiques. Toutefois, se limiter à la seule analyse micro-économique du rôle des acteurs serait biaiser le propos de toute étude sérieuse, si l'on ne prend pas en compte également les données macro-économiques de l'évolution du commerce international, qu'il soit maritime ou terrestre, tout comme celles de l'industrialisation européenne. Or, le port de Bordeaux n'a pas été particulièrement favorisé par la nouveau contexte de la première mondialisation qui s'est mise en place à partir du milieu du XIX^e siècle et dont l'apogée se situe à la veille de la Première Guerre mondiale. En dépit des initiatives et même des combats menés sur le plan politique par les élites locales, le port girondin disposait de moins en moins d'atouts pour être en mesure de rivaliser avec les grandes emporia de la Rangée Nord.

Il faut néanmoins être honnête quant à l'objectif que poursuit cet ouvrage. Le propos qui sera développé dans les pages suivantes ne consiste en rien en une quelconque réhabilitation. Présenter un plaidoyer pour contrebalancer les procès à charge n'éclairerait en rien la lanterne du lecteur. Le vocabulaire judiciaire n'appartient pas à l'historien qui, selon les justes paroles de Marc Bloch, ne doit jamais se prendre pour un juge de la vallée de Josaphat. Un processus historique est toujours infiniment plus complexe que sa légende ou son souvenir. Aussi préférons-nous qualifier modestement ce livre d'essai. Cela pour au moins trois raisons.

Il s'agit tout d'abord d'un essai, parce que la démonstration qui suit n'aura pas l'ampleur volumétrique d'une thèse universitaire, dont nous savons les exigences qu'elle requiert en termes de sources et de quête quasi-obsessionnelle de l'exhaustivité. Ces lignes ne prétendent donc pas établir une histoire totale du port de Bordeaux, mais entendent privilégier certaines thématiques qui permettront de dégager une vision intelligible de son développement entre la fin de l'épisode napoléonien et l'éclatement de la Grande Guerre.

Deux aspects seront plus particulièrement mis en avant : les relations entre l'évolution du trafic et l'équipement du port, d'une part ; le souci de mettre en perspective l'histoire du port girondin par rapport à celle des autres grands établissements français et éventuellement européens, d'autre part. Ce deuxième point nous paraît fondamental sur le plan méthodologique, car trop de monographies ont abouti à des conclusions péremptoires, tantôt sévères tantôt élogieuses, sans avoir su établir de comparaisons sérieuses. Nos propres travaux nous ont conduit bien souvent à relativiser, dans un sens comme dans l'autre, des appréciations qui, proclamées comme des singularités propres à tel établissement, relevaient en réalité de phénomènes généraux. Si un intérêt particulier sera porté à l'implication des institutions et des milieux d'affaires locaux dans le développement de l'outil portuaire, le rôle des travailleurs du port et des différents corps de métiers liés à la navigation portuaire et au négoce (pilotes, lamaneurs, courtiers, etc.) sera, en revanche, largement éludé. Il ne s'agit pas d'un désintérêt de notre part pour cette partie si importante de la vie économique et sociale du port, mais les travaux relatifs au travail ouvrier dans les ports font cruellement défaut, à Bordeaux comme ailleurs. Pour les mêmes raisons, cet ouvrage négligera également les relations économiques entre le port de Bordeaux et les établissements subalternes locaux et régionaux. C'est là aussi une question passionnante mais qui mériterait qu'on lui consacre une étude entière et la mise au point d'une méthodologie appropriée.

Ce livre s'apparente également à un essai parce qu'il tente une première synthèse en langue française, élaborée à partir du dépouillement de sources primaires jusqu'alors peu ou pas utilisées pour restituer l'histoire du port au XIX^e siècle, telles que les documents contenus dans les sous-séries F¹² et F¹⁴ des Archives Nationales et plus encore la riche série O des Archives Municipales de Bordeaux. Celle-ci livre de nombreux rapports et brochures relatifs à l'équipement du port, dont la plupart relatent les réflexions et les débats qui ont animé les ingénieurs, le conseil municipal et la chambre de commerce. Ce travail s'est également nourri de la lecture d'une littérature grise relativement abondante, bien que d'inégale qualité, des quelque articles que nous avons déjà consacré à la question, ainsi que des travaux produits par nos collègues historiens et géographes bordelais qui ont, sur des points précis, apportés des connaissances et des éclairages importants. Cette liste ne serait pas complète si l'on omettait la floraison de mémoires de maîtrise et master commis par les étudiants de l'Université de Bordeaux III à propos du port, du système de transport en Gironde ou encore des élites économiques locales. Aux uns et aux autres, ce livre est aussi une sorte d'hommage pour mettre en lumière des travaux parfois trop peu connus ou trop vite oubliés. Toutefois, si nous avons pris la précaution de préciser qu'il s'agissait d'une

première synthèse en langue française, c'est parce que la première histoire relative au port de Bordeaux au XIX^e siècle a été l'œuvre d'une historienne américaine, Joan Droege Casey¹⁵. Que ce premier travail académique fût le fait d'une collègue anglo-saxonne et qu'il ait été largement ignoré par le public local, en particulier académique, est en soi assez significatif. Cet ouvrage dense, fondé sur une multitude d'archives et de sources secondaires (presse, littérature grise, publications scientifiques), a imposé la vision d'un trafic bordelais essentiellement orienté vers les marchés coloniaux. Précieux pour la connaissance qu'il livre de la formation d'un « parti » colonial à Bordeaux et des entreprises locales en direction de l'Indochine et de l'Afrique de l'Ouest, cet ouvrage apparaît néanmoins réducteur par sa focalisation sur le dernier tiers du XIX^e siècle bordelais et par rapport à la réalité de l'avant-pays portuaire, plus ample et plus complexe qu'un prétendu tropisme colonial qui se situerait dans le prolongement du commerce protégé avec les « îles à sucre ». Du reste, la mise en perspective comparatiste montrerait que la réorientation coloniale du trafic bordelais à la Belle Époque n'a rien d'original par rapport aux autres grands ports français et même européens.

Essai cet ouvrage l'est enfin par l'interprétation qu'il propose de l'histoire du port de Bordeaux au siècle de la Révolution industrielle et de la première mondialisation. La combinaison de l'analyse diachronique et comparative montre que l'établissement girondin n'a pas connu un déclin irrésistible, continu et absolu entre 1815 et 1914. Nombre de ses problèmes intrinsèques et de ses difficultés d'adaptation au nouveau contexte économique se sont posés à tous les grands organismes portuaires, français comme européens. Ses élites économiques n'ont pas été plus conservatrices ou timorées que maints autres négociants, de même que leurs options stratégiques n'ont pas toutes été, loin s'en faut, irrationnelles. Leur combativité pour promouvoir l'outil portuaire est même remarquable d'un bout à l'autre du siècle. Leur procès en incompétence paraît donc fragile à la lumière de l'analyse historique. Elles ont su progressivement élaborer un modèle de croissance tenant compte des mutations de l'environnement économique global et qui a atteint sa pleine cohérence dans les années médianes du XIX^e siècle. Certes, mais là aussi comme dans d'autres grands établissements français, ce modèle a trouvé ses limites à partir des années 1880 à un moment où les médiocres performances commerciales se sont ajoutées aux tergiversations de la communauté locale sur l'avenir qu'il convenait d'imaginer pour le port. Cependant, cette impression finale ne doit pas occulter ses réelles réussites, alors que la marche économique du siècle ne lui a pas été particulièrement favorable.

¹⁵ J. D. Casey, *Bordeaux, Colonial Port of Nineteenth Century France*, New York, Arno Press, 1981.

Toutes ces raisons expliquent en définitive que cette étude ait privilégié la démarche chronologique, à la lueur de laquelle se détachent nettement trois périodes. La première s'ouvre avec le retour à la paix en 1814-1815, à un moment où le port de la Lune est plongé dans un profond marasme commercial et souffre de multiples handicaps techniques. Pour reprendre la terminologie proposée par O. Pétré-Grenouilleau, la période se caractérise moins à Bordeaux par le « recueillement » que par l'« incubation »¹⁶. Elle est le temps de la réflexion, des nouvelles expérimentations commerciales, des débats sur l'avenir économique du port et aussi de la lutte au niveau national pour défendre certaines de ses prérogatives. De cet ensemble d'initiatives naît, à partir des années 1840, un modèle de croissance performant qui a conduit l'établissement à son apogée sous le Second Empire. Ce fut véritablement le beau XIX^e du port de Bordeaux qui sembla confirmer le négoce local dans son orientation libre-échangiste. La dilatation des horizons commerciaux, maritimes comme terrestres, s'est accompagnée d'une intense campagne d'équipement qui a inauguré l'irréversible métamorphose du site. Ses mutations se sont dès lors poursuivies jusqu'à la Belle Epoque. Bordeaux connut même un processus d'industrialisation sans précédent. Toutefois, le trend du trafic, en particulier du commerce extérieur, fléchit dans les quarante années qui précédèrent la guerre. Certes la crise des années 1880 et les lois douanières ont pu être des motifs de ralentissement de l'activité commerciale. Mais la comparaison avec les taux de croissance d'autres ports indique que la perte de compétitivité de Bordeaux est devenue structurelle. De nouveau, les élites locales se sont mises à disputer des orientations techniques et commerciales à donner au port, tandis qu'elles se sont distinguées au niveau national par le rôle majeur qu'elles ont tenu dans la promotion de la franchise et de l'autonomie portuaires. La pugnacité dont elles ont fait montre à propos de ces dossiers n'a eu d'égale, en réalité, que leurs doutes et leurs hésitations sur l'avenir du port à l'aube du XX^e siècle.

¹⁶ O. Pétré-Grenouilleau, *Les négoce maritimes français, XVII^e-XX^e siècles*, Paris, Belin, 1997, p. 161.