



# Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer



# Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0641-1  
ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1222-1

Tirés à part :

- I. CHALINE, LECOQ : 979-10-231-1223-8
  - I. BATAILLE : 979-10-231-1224-5
  - I. CANDIANI : 979-10-231-1225-2
  - I. LE MAO : 979-10-231-1226-9
  - I. CORRE : 979-10-231-1227-6
  - I. LOUVIER : 979-10-231-1228-3
  - I. BREZET : 979-10-231-1229-0
  - I. LECOQ : 979-10-231-1230-6
  - I. BOUREILLE : 979-10-231-1231-3
  - II. GALANO : 979-10-231-1232-0
  - II. MARNOT : 979-10-231-1233-7
- II. KEIN, LAUX : 979-10-231-1234-4
- III. JUBELIN : 979-10-231-1235-1
- III. PRUDHOMME : 979-10-231-1236-8
- COMPTES RENDUS : 979-10-231-1237-5

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

fax (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (27) était consacré à « Mer et techniques ».

Le prochain numéro (29) aura pour thème « Le lest ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

## DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

Sortir de la guerre sur mer	
Olivier Chaline & Tristan Lecoq.....	11
Pacifier, normaliser, commémorer : sortir de la guerre à l'époque viking	
Camille Bataille.....	21
Les démobilisations navales vénitiennes : une analyse comparative des guerres de Candie et de Morée	
Guido Candiani.....	45
Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon (1697-1698)	
Caroline Le Mao.....	59
« Il apporta la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix » Sorties de guerre et jeux d'échelles en 1783	
Olivier Chaline & Olivier Corre.....	79
La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914)	
Patrick Louvier.....	97
Le partage entre les Alliés de la flotte sous-marine de la marine impériale allemande en 1919	
François-Emmanuel Brézet.....	127
L'United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922)	
Tristan Lecoq.....	137
La marine nationale et la sortie de la guerre froide (1989-1995)	
Patrick Boureille.....	147

## VARIA

Montpellier et la Méditerranée au Moyen Âge (xiii <sup>e</sup> -milieu du xv <sup>e</sup> siècle) Réflexions autour de l'intégration de la ville aux réseaux d'échanges du grand commerce maritime Lucie Galano.....	177
Pour une histoire des modèles techniques portuaires (xix <sup>e</sup> -xxi <sup>e</sup> siècles) Bruno Marnot.....	193
Les ports en situation coloniale: interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xvi <sup>e</sup> au xx <sup>e</sup> siècle Jean-François Klein & Claire Laux.....	207

## CHRONIQUES

« Par le fer et par le feu ». Pratiques de l'abordage et du combat rapproché dans l'Atlantique du début de l'époque moderne (début xvi <sup>e</sup> siècle-1653) Alexandre Jubelin.....	235
Naviguer en temps de Révolution: le chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'indépendance américaine au service de l'Autriche. Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire Florence Prudhomme .....	241

## COMPTES RENDUS

Comptes rendus .....	247
----------------------	-----

# Éditorial

*Olivier Chaline*

« Sortie de guerre » : cette expression devenue comme indispensable aux historiens des conflits était encore inconnue il y a quelques décennies. Elle s'est imposée grâce à l'étude de l'immédiat après-première guerre mondiale, afin de saisir des chronologies plutôt courtes, de l'ordre de quelques années tout au plus, de la signature de l'armistice jusqu'à la fin des processus de démobilisation. À la différence des énoncés statiques sur les clauses des traités et les conséquences de la guerre, elle permet de saisir un passage, une métamorphose, une reconversion, un processus qui n'est que rarement le retour à la situation antérieure. La masse des sources et les tendances historiographiques concernant le premier conflit mondial ont ainsi porté à étudier le retour des soldats, leur réadaptation à un monde plus ou bouleversé, ainsi que les formes d'une impossible sortie de guerre dans le cas du deuil, de la mutilation ou encore de l'exil sans fin.

Mais cette notion n'a pas été vraiment appliquée à la dimension maritime de la première guerre mondiale, fréquemment négligée en France, pas plus à d'autres conflits maritimes, avant ou après. Ce double constat a porté le comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* à s'y essayer pour diverses époques. Il en résulte une grande variété d'utilisations et d'adaptations de la notion initiale. Camille Bataille examine la manière dont les Vikings pacifiaient, normalisaient et commémoraient. Guido Candiani compare deux démobilisations navales vénitienes au xvii<sup>e</sup> siècle, celles consécutives aux guerres de Candie et de Morée. Caroline Le Mao prend pour exemple l'arsenal de Toulon afin de dégager les choix et les formes de la mise sur le pied de paix de la puissante marine de Louis XIV au lendemain de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Olivier Corre et moi-même avons scruté et analysé les différentes temporalités de la fin de la



guerre d'Indépendance américaine, loin de l'Europe comme dans un port de guerre, Brest, et un autre de commerce, Le Havre. Patrick Louvier introduit la dimension mémorielle qui est celle notamment des monuments et des cimetières, à propos des guerres navales menées par la France en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle. La sortie de la première guerre mondiale est envisagée sous deux angles différents : par Tristan Lecoq qui montre comment les lendemains du conflit consacrent la victoire des puissances maritimes, et par le CV François-Emmanuel Brezet qui explique le partage entre les vainqueurs de la flotte sous-marine allemande qui les avait tant inquiétés et mis au bord de la défaite au printemps 1917. Enfin l'étude détaillée de Patrick Boureille sur la marine nationale au sortir de la guerre froide permet de comprendre comment cette armée s'est trouvée confrontée aux nécessités de la première guerre du Golfe et à l'impossibilité de développer un pilier de défense européen, ce qui a poussé à s'aligner sur les normes de l'OTAN. Pour les historiens de la mer, des rivages et des sociétés maritimes, la « sortie de guerre » est donc une notion maniable et féconde.

Dans les *varia*, Lucie Galiano met Montpellier en perspective dans les réseaux marchands et la géographie commerciale des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Bruno Marnot propose une histoire des modèles techniques portuaires depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Je le prie de bien vouloir accepter mes excuses pour l'oubli bien involontaire de son texte destiné au numéro précédent (« Mer et techniques »). Puis Claire Laux et Jean-François Klein nous livrent une réflexion sur la notion de « port en situation coloniale » appliquée à la France du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle et s'interrogent sur sa pertinence.

Bonne lecture!







*Varia*



LES PORTS EN SITUATION COLONIALE : INTERROGATIONS  
SUR LA PERTINENCE D'UN CONCEPT. LE CAS DE L'EMPIRE  
FRANÇAIS DU XVI<sup>e</sup> AU XX<sup>e</sup> SIÈCLE

*Jean-François Klein*

*Professeur d'histoire contemporaine, université du Havre-Normandie*

*Claire Laux*

*Professeure d'histoire contemporaine, IEP de Bordeaux*

« Les seuls qui ont dominé la mer, ont été ceux  
qui ont assis leur pouvoir à côté de l'Océan »

Manuel Sevrin de Faria, 1625<sup>1</sup>

Les ports en situation coloniale firent l'objet de nombreuses études avant même que le processus de décolonisation fût engagé mais il s'agissait pour la plupart de monographies urbaines, souvent conduites par des géographes. Presque aucune d'entre elles ne donnaient des explications de type impérial mais s'ancrent dans une échelle locale, coloniale. Seuls les articles célébrant la grandeur de l'empire étaient des synthèses économiques servant autant d'outils de propagande que d'informations stratégiques pour les entreprises travaillant outre-mer. Tous donnaient pleinement conscience de la place spécifique que tel ou tel port occupait dans le *système* que formait l'empire. Ces articles et études, plus nombreux dans les années 1930, moment où l'on célèbre « la plus grande France » alors que l'autarcie impériale est envisagée comme un remède à la crise économique mondiale<sup>2</sup>, ne passèrent guère le cap de la seconde guerre mondiale. Les années de sang et la vague des indépendances qui suivirent ne furent guère propices – sauf en Afrique subsaharienne – à ce type d'études et la décolonisation faite, le désintérêt pour les questions « coloniales » commença

1 Cité par Djanirah Couto, *Histoire de Lisbonne*, Paris, Arthème Fayard, 2000, p. 382.

2 Hubert Bonin, Jean-François Klein & Catherine Hodeir (dir.), *L'Esprit économique impérial ? Réseaux et groupes de pressions du patronat colonial en France et dans l'Empire (1830-1962)*, Paris, SFHOM, 2008. Voir aussi Jacques Marseille, *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 1984.

à gagner du terrain. Le meilleur exemple nous en est donné lorsque Fernand Braudel instaure en France dans les années 1960 les *area studies*, nées aux États-Unis dans la décennie 1930. Elles prennent le pas et remplacent – contrairement à la Grande-Bretagne qui a conservé ses prestigieuses chaires d'*imperial studies* – les chaires d'histoire impériale française. Le dernier à occuper celle de la Sorbonne fut Charles-André Julien, éminent spécialiste de l'Afrique du Nord, largement engagé en tant qu'intellectuel dans le processus de la décolonisation. On assiste à un renforcement systématisé, voire institutionnalisé, dans la déconnexion entre l'ici métropolitain et l'ailleurs colonial<sup>3</sup>.

*De facto*, les études sur les ports coloniaux subissent de plein fouet ce cloisonnement qui étanchéfie les études entre métropole et colonies<sup>4</sup> mais, aussi, les liens que pouvaient avoir les colonies entre elles. Au fur et à mesure de leur spécialisation, les tenants des aires culturelles dialoguent de moins en moins avec des spécialistes d'autres aires. Pire encore, on assiste avec le temps à une ultra-spécialisation qui épouse la création des États nés des indépendances. Ainsi, à titre d'exemple, les spécialistes du Viêt Nam ne discutent pas plus avec ceux du Cambodge qu'avec ceux de l'Algérie, de la Côte-d'Ivoire ou de telle ou telle partie de l'Océanie. De fait, la recherche historique a perdu le fil des liens qui autrefois tissaient l'empire et en faisait un système dynamique. Aujourd'hui l'histoire impériale est redevenue un objet historique revisitée par la *new imperial history* britannique et la *new colonial history* américaine ainsi que les travaux entamés en France depuis les années 1990 largement inspirés par le renouveau du genre biographique, les *cultural turn* et *transnational turn* anglo-saxons ainsi que la *microstoria* italienne et ses jeux d'échelles, est particulièrement dynamique<sup>5</sup>. L'ouvrage de Jane Burbank et Frederick Cooper, *Empires. De la Chine ancienne à nos jours*, revient à juste titre sur la nécessité de prendre en compte le système global, l'échelle impériale dans toutes ses dimensions et facteurs, pour comprendre la gouvernance et le « fait colonial » en décroissant la métropole et son ailleurs ultramarin (lorsqu'il s'agit

3 Jean-François Klein & Marie-Albane de Suremain, « Clio et les colonies. Retour sur des historiographies en situation coloniale », *Romantisme. Revue du dix-neuvième siècle*, n° 139, 2008-1, p. 59-80, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/rom.139.0059>.

4 Pour des raisons de commodités nous groupons sous le terme de *colonies* l'ensemble des structures de dominations à l'œuvre dans l'empire colonial français qui, rappelons-le pour mémoire, sont essentiellement des protectorats. On y trouve des colonies, des protectorats, des concessions, des factoreries, un condominium (les Nouvelles-Hébrides), des zones d'influences où s'exerce l'empire informel français pour reprendre le concept forgé par Gallagher et Robinson. Voir John Gallagher & Ronald Robinson, « The Imperialism of Free Trade », *The Economic History Review*, vol. 6, n° 1, 1953, p. 1-15, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/2591017>.

5 Jean-François Klein, « Des écuries aux escaliers d'honneur ? Réflexion sur l'historiographie des colonisations françaises », *Historiens & Géographes*, n° 423, mai 2013, p. 195-206.



d'empires déployés outre-mer)<sup>6</sup>. Ces approches récentes cherchent à prendre en compte les avancées, freins et mutations de la grande globalisation du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>. Elles sont aujourd'hui indispensables afin de les périodiser, prendre en compte la diversité des formes de contacts, les lieux où elles opèrent (ou non), les interconnexions et circulations des hommes, des marchandises, des idées et des pratiques (militaires, légales, religieuses, scolaires, *etc.*), qui sont davantage les marques de l'empire que les frontières<sup>8</sup>. De fait, travailler sur l'empire, c'est tenter de comprendre de l'intérieur le *système* qu'il forme, comment il se déploie et la façon dont les acteurs opèrent<sup>9</sup>, partant du principe que ce qui fait l'empire ce ne sont pas ses frontières (la carte n'est pas le territoire) mais bien les flux, les lieux où ceux-ci passent et les « acteurs de mondialisation » (gens de mer, missionnaires, soldats, colons, négociants, administrateurs, *etc.*), de mise en connexion, qui les animent<sup>10</sup>.

Avec le renouveau de l'intérêt pour ces formes de mises en rapport entre métropoles et colonies, entre colonies ou entre empires, ressurgit la nécessité de comprendre la place qu'ont et que jouent les ports ultramarins, lieu archétypal de l'interface « en situation coloniale » pour reprendre le concept forgé en 1951 par Georges Balandier<sup>11</sup>. Ceux-ci s'inscrivent en effet résolument dans les *global* et *connected histories*, approches historiographiques parallèles mais divergentes dont la « polysémie des termes<sup>12</sup> » peut parfois induire de l'ambiguïté, voire des contradictions, tant leurs approches sont différentes et qu'ils ne sont

- 6 Jane Burbank & Frederick Cooper, *Empires. De la Chine ancienne à nos jours*, Paris, Payot, 2011.
- 7 Bruno Marnot, *La Mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle (1850-1950)*, Paris, A. Colin, 2012 ; *id.*, « Les ports français et la mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux », *Monde(s)*, n° 6, 2014/2, p. 195-222, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/mond.142.0195>.
- 8 Jean-François Klein, Pierre Singaravélou & Marie-Albane de Suremain, *Atlas des empires coloniaux (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Autrement, 2018 (3<sup>e</sup> éd.).
- 9 David Lambert & Alan Lester, *Colonial Lives Across the British Empire. Imperial Careering in the Long Nineteenth Century*, Cambridge, CUP, 2006.
- 10 Serge Gruzinski, *Les Quatre Parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris, La Martinière, 2004.
- 11 Georges Balandier, « La situation coloniale : approche théorique », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 11, 1951, p. 44-79, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/40688785>.
- 12 Frederick Cooper, « What is the concept of globalization good for? An african historian's perspective », *African Affairs*, vol. 100, n° 399, 2001, p. 189-213, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://www.jstor.org/stable/3518765> ; repris et développé dans Ann Laura Stoler & Frederick Cooper, *Repenser le colonialisme*, Paris, Payot, 2013. Voir aussi Caroline Douki, Philippe Minard, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? Introduction », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 54-4bis, 2007-5, p. 7-21, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/rhmc.545.0007>.

pas interchangeables<sup>13</sup>. Si autrefois les monographies de ces ports coloniaux permettaient de célébrer la vigueur et la fluidité de l'économie impériale d'alors, elles nourrissent aujourd'hui la réflexion des historiens du « moment colonial » et permettent de dégager, à l'échelle impériale, les spécificités de tels ou tels pôles de développement ou, *a contrario*, les espaces de non ou de faible mise en connexion avec la métropole et/ou le marché mondial<sup>14</sup>.

Or, le « port colonial » lui-même ne nous semble pas avoir été interrogé de manière systématique. Est-il un concept opératoire ? Il va sans dire que cette notion regroupe des réalités très variées : quoi de commun en effet entre le simple comptoir de Malimbe sur la côte d'Angole pour la traite négrière<sup>15</sup>, les loges de Bombay ou Pondichéry plus ou moins puissantes sur les côtes de l'Inde à connecter les flux d'épices et de marchandises d'Inde en Inde gérés par les compagnies à chartes de l'époque moderne<sup>16</sup> ou encore les complexes industrialo-militaro-portuaires comme Haiphong<sup>17</sup> ou Bizerte<sup>18</sup> dans les périodes précédant les décolonisations ? Par ailleurs, si dans certains cas, comme souvent en Asie (Malacca, Canton...) ou au Maghreb (Alger) ou au Moyen-Orient (Beyrouth), le colonisateur s'insère dans un réseau portuaire existant<sup>19</sup>, ce n'est pas le cas partout. Il en va ainsi des ports d'Afrique subsaharienne ou d'Océanie, où ces villes côtières ou fluviomaritimes sont bien souvent des créations *ex nihilo* à l'exemple d'Abidjan ou de Nouméa...<sup>20</sup> Il n'en reste pas moins qu'à l'heure d'une histoire globale ou, pour le moins, connectée, alors que la nouvelle histoire impériale démontre les liens organiques existant entre ports en situation coloniale et globalisation, une étude surplombante sur ces thématiques apparaît comme fort souhaitable. Poser le « port colonial »

210

13 Caroline Douki & Philippe Minard, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique. Introduction », *RHMC*, n° 54-4bis, 2007-5, p. 7.

14 Bouda Etemad, *La Possession du monde. Poids et mesures de la colonisation*, Bruxelles, éd. Complexe, 2000 ; *id.*, *De l'utilité des empires. Colonisation et prospérité de l'Europe, xv<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècles*, Paris, A. Colin, 2005.

15 Eric Saugera, *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, idéologie ? (xvii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles)*, Biarritz/Paris, J&D/Karthala, 1995.

16 Philippe Haudrère, *Les Compagnies des Indes orientales, trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux*, Paris, Desjonquère, 2016. Voir aussi Gérard Le Bouëdec, « Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation au xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 25, « Le Navire à la mer », 2018, p. 211-237.

17 Trần Văn Kiên, *L'Industrialisation du port d'Haiphong (Viêt Nam) de la fin du xix<sup>e</sup> siècle à 1929*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Philippe Mioche, Aix-Marseille Université, 2017.

18 Thomas Vaisset, « La sortie de guerre d'un port-arsenal en situation coloniale : Bizerte, moteur de la "mise en valeur" de l'Afrique du Nord (1918-1921) ? », *Outres-Mers. Revue d'histoire*, n° 400-401, décembre 2018, p. 129-144.

19 Marie-Claire Bergère, *Le Mandarin et le Compradore. Les enjeux de la crise asiatique*, Paris, Hachette, 1998.

20 Mireille Bouthier, « Le port d'Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 22, n° 87, 1969, p. 288-312 et Georges Bastian, « Nouméa », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 4, n° 16, 1951, p. 325-341.

comme concept opératoire implique de mettre en évidence les éléments qui le distinguent, ou non, d'une part tant des ports métropolitains impliqués dans le trafic colonial<sup>21</sup> comme Le Havre<sup>22</sup>, Bordeaux<sup>23</sup>, Nantes<sup>24</sup> ou Marseille<sup>25</sup>, ou militaires comme Rochefort<sup>26</sup>, que de ceux de l'outre-mer qui échappent au statut colonial, d'autre part de la *ville coloniale* en général, elle-même difficile à définir ou en tous cas à essentialiser<sup>27</sup>, même si davantage étudiée en tant que telle<sup>28</sup>.

Cet article, conçu comme un *work in progress*, se propose de présenter certaines pistes explorées dernièrement dans le cadre d'un projet collectif portant sur les ports dans l'empire français du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup>. Enfin, ultime précision épistémologique, ce projet s'inscrit, de manière plus générale, dans le *tournant impérial* que connaît actuellement l'historiographie française qui aboutit de façon plus systématique à interroger le passé national sans, désormais, faire l'impasse sur les possessions ultramarines<sup>30</sup>.

- 21 Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, A. Colin, 2015. Voir aussi Olivier Grenouilleau, *Fortunes de mer et sirènes coloniales (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, CNRS éditions, 2019.
- 22 Claude Malon, *Le Havre colonial. De 1880 à 1960*, Rouen, PURLH, 2005.
- 23 Voir les travaux de Paul Butel sur le commerce colonial de Bordeaux et l'ouvrage de Christelle Lozère, *Bordeaux colonial (1850-1940)*, Bordeaux, éd. du Sud-Ouest, 2007.
- 24 Voir, par exemple, Bernard Michon, *L'Aire portuaire de Nantes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, thèse d'histoire moderne, sous la dir. de Guy Saupin, université de Nantes, 2005 ; Marion Tanguy, *L'Essor d'un port atlantique connecté. Nantes et le commerce des « îles de l'Amérique » durant le règne de Louis XIV (1661-1697)*, thèse d'histoire moderne, sous la dir. de Guy Saupin, université de Nantes, 2014.
- 25 Xavier Daumalin, *Marseille et l'Ouest africain. L'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Marseille, CCIMP, 1992. Voir aussi Olivier Lambert, *Marseille et Madagascar Histoire d'une aventure. Entrepreneurs et activités portuaires, stratégies économiques et mentalités coloniales (1840-1976)*, Marseille, CCIMP, 2000.
- 26 Sébastien Martin, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2015. Vincent Mariet, *Rochefort arsenal impérial porte de l'Extrême-Orient (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Bruno Marnot & Jean-François Klein, en cours de rédaction.
- 27 Hélène Vacher (dir.), *Villes coloniales aux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. D'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Paris, éd. Maisonneuve et Larose, 2005, p. 8.
- 28 Voir par exemple la très bonne synthèse d'Odile Georg & Xavier Huetz de Lemps, *La Ville coloniale (XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Éditions du Seuil, 2012.
- 29 Le projet de recherche « Ports coloniaux » a réuni durant trois ans, de 2011 à 2013, Gérard Le Bouëdec (Lorient), David Plouviez (Nantes), Jean-François Klein (INALCO puis Nantes), Bruno Marnot (La Rochelle), François-Joseph Ruggiu (Paris-Sorbonne), Claire Laux, Pierre Guillaume, Emilie d'Orgeix, Caroline Le Mao et Alexandre Fernandez (Bordeaux 3), Alain Delissen, Catarina Madeira-Santos et Cécile Vidal (EHESS). L'un de ses aboutissements est cet article ainsi que l'ouvrage collectif dirigé par Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2014.
- 30 Jean-François Klein, « Des écuries aux escaliers d'honneur ? Réflexion sur l'historiographie des colonisations françaises », art. cit.

Le port colonial, par définition, s'ancre d'abord dans un territoire, celui de la colonie, cette question du territoire devant être prise au sens large et avec les interrogations qu'elle amène : peut-on dégager une morphologie spécifique de ces ports ? Quelles logiques géopolitiques et géostratégiques sont à l'origine de leur fondation et de leur évolution ? Quelles relations entretiennent-ils avec les *forelands* et les *hinterlands* des régions dominées ou en passe de l'être ? Rappelons rapidement pour mémoire que le *foreland*, ou « avant-pays », est la zone d'influence et les relations économiques qu'entretient un port avec des territoires ultramarins avec qui il est en connexion. Son importance est intrinsèquement liée à ses capacités d'accueil (infrastructures portuaires, main-d'œuvre, services), du nombre de lignes maritimes auquel il est connecté mais, aussi, de son arrière-pays. De fait, le *foreland* dépend étroitement de l'*hinterland*, « l'arrière-pays », qui bien souvent détermine à la fois l'offre et la demande des échanges portuaires. On peut aussi étendre cette notion très économique, couramment utilisée par les géographes maritimistes<sup>31</sup>, à l'influence politique et culturelle que le port colonial exerce sur son arrière-pays plus ou moins dominé et le reste de l'empire, sa métropole mais aussi avec les ports d'autres empires coloniaux. De fait, dans les colonies comme ailleurs, le port est l'interface obligée avant que l'aviation ne se développe.

Les facteurs géographiques interviennent à différents niveaux dans le choix du site pour l'implantation, et aussi du développement portuaire qui se trouve alors *en situation coloniale*. Un port, colonial ou non, c'est d'abord un site (bon mouillage, site abrité comme à Saint-Louis du Sénégal ou à Saïgon) et, une situation avec la possibilité de rayonner sur un vaste arrière-pays, une position centrale, ou stratégique les meilleurs exemples étant fournis par les îles-ports comme Terre-Neuve, Gorée, Hong Kong<sup>32</sup>, Nosy-Bé<sup>33</sup>, Singapour<sup>34</sup> ou Zanzibar... Le premier lieu de contact entre les Européens et leur future colonie est loin d'être toujours le lieu où ils établiront leur port colonial : certes Cook débarque à Botany Bay, future Sydney, mais les premiers contacts des Français avec la Nouvelle-Calédonie ont eu lieu dans la rade de Balade et ce n'est que bien plus tard qu'ils font le choix raisonné de fonder Nouméa et d'en

31 Voir les livres de la collection « Afrique Atlantique » dirigée par Yann Alix et Benjamin Steck aux éditions EMS sur les ports africains francophones de l'Atlantique.

32 François Drêmeaux, *Les Messageries maritimes à Hong Kong (1918-1941)*, Bangkok, Gope Editions, 2014.

33 Sur Nosy Bé, nous disposons désormais de la remarquable thèse de Samuel Sanchez, *L'île de Nosy Be, Nord-Ouest de Madagascar, un carrefour de l'océan Indien occidental (1839-1920)*, sous la dir. de Faranirina Rajaonah, université Paris-7 Denis-Diderot, 2013.

34 Richard John Lee Bryant, *The Maritime Fabric of Singapore (1819-1914): A Historical Geography*, thèse, Monash University, 1994. Voir aussi Rodolphe de Koninck, *Singapore: An Atlas of The Revolution of Territory*, Montpellier, GIP-Reclus, 1992.

faire le port et la capitale de l'archipel<sup>35</sup>. Il en va de même à Papeete<sup>36</sup>. Les premières implantations françaises au débouché du fleuve Sénégal donnent lieu, au xvii<sup>e</sup> siècle, à la création de Saint-Louis par la Compagnie de Rozée – celle de Dakar par Faidherbe étant bien plus tardive et liée à la colonisation politique ainsi qu'à la nécessité d'augmenter la capacité portuaire pour des navires de plus fort tonnage et d'un tirant d'eau plus important suite au développement de l'*hinterland* soudanais progressivement conquis et dont Dakar fut le principal point de drainage<sup>37</sup>.

#### Contraintes et risques physiques

Situés pour la plupart d'entre eux dans la zone intertropicale, à la notable exception des ports d'Amérique du Nord, il leur faut faire face à un certain nombre de contraintes qui leur sont propres. Qu'ils soient des créations *ex nihilo* ou qu'ils viennent se greffer sur des structures portuaires préexistantes, ces ports doivent pouvoir s'adapter à la navigation européenne, ce qui entraîne un certain nombre de problèmes techniques variables d'une région à l'autre. Ainsi dans le Pacifique, les Européens – à la différence des Océaniens qui naviguaient sur des pirogues – doivent chercher des passes dans le récif; les Hawaïens par exemple venaient traditionnellement échouer leurs pirogues sur la plage de Waikiki et la fondation d'Honolulu remonte à la découverte de sa passe par deux Anglais en 1792<sup>38</sup>. Sur les côtes africaines du golfe de Guinée, l'omniprésence de la barre impose l'emploi de pilotes spécialisés et conduit les Européens à opter pour les embouchures de rivières ou de fleuves qui offrent des rades plus abritées comme à Sassandra ou Grand Lahou sur les passes des systèmes lagunaires de la Côte de l'Ivoire. À l'époque contemporaine, dès les années 1880, les progrès techniques permettent de contourner ces problèmes par la construction de wharfs au-delà de la barre et, à la fin de la période coloniale, dans les années 1950-1960 d'entreprendre de vastes complexes portuaires à la manière de ce qui avait été réalisé en Asie orientale ou en Amérique latine<sup>39</sup>, notamment à Abidjan avec le percement en 1950 du canal de Vridi ou l'aménagement du port de Conakry.

35 Frédéric Angleviel, *La France aux antipodes. Histoire de la Nouvelle-Calédonie*, Paris, éd. Vendémiaire, 2018.

36 Claire Laux, *Le Pacifique aux xviii<sup>e</sup> et xix<sup>e</sup> siècles. Une confrontation britannique. Enjeu colonial et rivalités géopolitiques (1763-1914)*, Paris, Karthala, 2011, 336 p.

37 Jacques Charpy, *La Fondation de Dakar (1845-1857-1866)*, Paris, Larose, 1958. Voir aussi Yves Pêhaut, *La Doyenne des « Sénégalaises » de Bordeaux. Maurel et H. Prom de 1831 à 1919*, Bordeaux, PUB, 2014.

38 Christian Huetz de Lempis, *Le Paradis de l'Amérique. Hawaï, de James Cook à Barack Obama*, Paris, Vendémiaire, 2017.

39 Dominique Barjot, *La Grande Entreprise française de travaux publics (1883-1974)*, Paris, Economica, 2012.

Dans le cas des îles, les contraintes géographiques peuvent d'abord jouer dans la spécialisation portuaire d'entre elles. Ainsi, jusqu'en 1810, quand l'île de France (actuelle île Maurice) et l'île Bourbon étaient toutes deux françaises, c'est pour des raisons techniques que la première devient un grand port colonial, le principal relais sur la route des Indes alors que Bourbon ne jouait qu'un rôle secondaire de ravitaillement de l'île de France. De fait, Saint-Denis offrait un très mauvais mouillage, directement battu par la houle alors que l'île de France étant une île géologiquement plus ancienne, Port-Louis jouissait de la protection d'un récif-barrière en faisant avec Trincomalee à Ceylan l'une des meilleures rades de l'océan Indien<sup>40</sup>. Pendant les périodes de guerre, l'île de France se transforme d'île-relais en île à corsaires dont l'essentiel de l'activité géostratégique se résume presque à couper la route aux navires de l'East India Company pour, dans une stratégie globale, tenter de réduire la puissance d'Albion<sup>41</sup>. Les armateurs négociants des Mascareignes avaient ainsi saisi très tôt que le cœur économique de la Grande-Bretagne n'était ni la City ni les colonies des Antilles mais bien les loges des côtes de l'Inde, qui se renforcèrent d'autant lorsque de réseaux de loges côtières le pouvoir de la Raj Company s'étendit peu à peu au contrôle de territoires de plus en plus vastes, interconnectés les uns aux autres. À l'inverse de Pondichéry protégé derrière ses murailles mais coupé de son *hinterland* indien, Port-Louis était devenu un port-escale important pour les intérêts de la France dans l'océan Indien puis un point stratégique au point que le ministère de la Marine et des Colonies y transféra la place du gouvernement des Mascareignes<sup>42</sup>. Durant la guerre d'Indépendance américaine puis lors des *French Wars* napoléoniennes, l'île de France était devenue une véritable épine dans le pied des Anglais qui firent tout pour le conquérir dans une stratégie globale (1809-1811) visant à étendre un glacis protecteur autour des possessions anglo-indiennes et tenir ouverte en de véritables *maritimes highways* la route du Cap au canal du Mozambique, de Suez et d'Ormuz à Bombay et, de là, de Bombay à Calicut<sup>43</sup>. L'océan Indien occidental verrouillé, en même temps, les Britanniques consolidaient leur présence en mer de Chine, contrôlant le détroit de Malacca, les côtes méridionales de Bornéo et, de là, la route chinoise

40 Rémi Monaque, *Suffren*, Paris, Tallandier, 2009.

41 Jacques Weber, *Le Siècle d'Albion. L'Empire britannique (1815-1914)*, Paris, Les Indes Savantes, 2011.

42 Jean-François Klein, « L'ombre de Dupleix plane sur la Constituante. La stratégie indienne de Louis Monneron (1790-1791) », *Revue historique de l'océan Indien*, n° 8 [numéro spécial], « France-Angleterre dans l'océan Indien du XVIII<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle », dir. Ève Prosper, 2011, p. 5-18.

43 Voir la thèse de Guillemette Crouzet, *Genèses du « Moyen-Orient ». Les Britanniques dans le golfe Arabo-Persique (c. 1800-c. 1914)*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. d'Éric Bussièrre, université Paris-Sorbonne, 2014.

et, plus, d'Australie<sup>44</sup>. Une véritable thalassocratie dont l'articulation des ports formait un vaste réseau tissé à l'échelle du monde que Niall Fergusson a appelé l'« anglobalisation du monde<sup>45</sup> ». Port-Louis tomba en effet en 1810 en même temps que Bourbon et qu'étaient lancées conjointement des opérations anglaises à Madagascar, à Ormuz et à Java. Au lendemain du congrès de Vienne, les Britanniques conservèrent l'île de France, rebaptisée île Maurice, au contraire de Bourbon rendu à Louis XVIII. La logique est ici géopolitique, l'île volcanique, dépourvue de port naturel, dont la capitale littorale, Saint-Denis, voyait sa rade, ouverte sur le large, dressée par des grosses lames de fond, ne présentait aucun danger pour les bâtiments de l'East India Company et à ceux de la Royal Navy la construction d'un port devint alors pour les Français une nécessité absolue, tant sur le plan commercial que stratégique.

Par ailleurs, situés par définition sur des zones littorales ou sur les berges de fleuves, ces ports coloniaux sont confrontés à l'épreuve des régions méditerranéennes et, surtout, subtropical : fièvres diverses, typhons ou cyclones, etc. constituent des épreuves sanitaires et techniques spécifiques qui, longtemps, réduisent leur développement. Les ports coloniaux sont ainsi souvent présentés comme les « tombeaux des Européens », où sévissent de terribles épidémies de malaria, de typhus, de choléra ou de fièvre jaune... Évoquons les exemples de Batavia à Java en zone marécageuse très insalubre ou de Grand-Bassam sur le littoral du golfe de Guinée, posée sur le cordon de la lagune Ébrié. La plupart du temps ces ports coloniaux deviennent les capitales des nouvelles colonies mais il arrive parfois que ces contraintes géographiques ou les aléas de l'histoire conduisent à ce que les villes principales se situent à l'intérieur des terres, comme par exemple dans l'Amérique andine où Guayaquil et Veracruz par exemple sont les émissaires portuaires des capitales d'altitude que sont Quito (2 750 mètres) ou Mexico (2 200 mètres). Dans l'empire français on pense à Madagascar avec sa capitale, Tananarive, située sur les hauts plateaux peuplés de l'Imerina et reliée en particulier à son port colonial de Tamatave et celui, secondaire, de Majunga d'où partit le débarquement du général Duchesne en 1895<sup>46</sup>. Dans tous ces cas, pas de construction *ex nihilo*, les conquérants s'insèrent finalement dans le système politico-territorial préexistant à l'ordre colonial tout en cherchant à le moderniser pour accueillir des navires aux tonnages sans cesse plus importants.

Dans une autre perspective, il n'est pas inutile de rappeler que la navigation à vapeur, les innovations et progrès techniques de l'époque contemporaine

44 Jean-François Klein, « Une thalassocratie asiatique ? », dans Dominique Barjot & Charles-François Mathis (dir), *Le Monde britannique (1815-1931)*, Paris, A. Colin, 2009, p. 130-141.

45 Niall Fergusson, *Empire: How Britain made the Modern World*, London, Penguin Book, 2003.

46 Jean Fremigacci, « Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936). Une modernisation manquée », *Afrique & histoire*, n° 6, 2006-2, p. 161-191.

parviennent dans une certaine mesure à minimiser ces risques et surtout permettent aux colonisateurs européens de s'affranchir au moins en partie de certains éléments déterminants à l'époque moderne tels que le régime des vents et des marées, les rythmes saisonniers (alizés, mousson) puis – et surtout – le développement d'une médecine tropicale dont les progrès font reculer, à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle des taux de mortalité effroyables<sup>47</sup>. Au début des années 1840, l'escadre britannique chargée de pourchasser les négriers du golfe de Guinée est appelée par dérision « *the Coffin Squadron* », l'« escadre cercueil », tant les ravages de la fièvre jaune déciment les équipages. Autre exemple, suite à une enquête réalisée en 1871-1872, l'amirauté française estime acceptable pour les troupes de l'infanterie de la marine stationnant outre-mer un taux de mortalité annuel estimé en moyenne à 9 %<sup>48</sup>. Une enquête menée en interne estime qu'au-delà de trois ans, la moyenne augmentait à 12 % dans les Antilles, en Guyane et à la Réunion alors que, passé la deuxième année, au Sénégal et en Cochinchine, le taux de mortalité des troupes atteignait les 27 % et plus, ce qui conduisit l'amirauté à réduire le tour colonial dans ces deux colonies à deux ans. Il va de soi que ces taux s'appliquaient avec la même acuité – voire étaient supérieurs – aux populations qui ne bénéficient ni des hivernages imposés dans les premières stations d'altitude ni d'une acclimations progressive comme l'amirauté l'organisait en période de paix.

Les ports d'Amérique du Nord quant à eux présentent aussi leurs contraintes géographiques propres. À celles-ci il faut ajouter certains risques spécifiques aux milieux naturels des colonies dans lesquelles ils sont situés, à commencer par les accidents, climatiques ou liés au relief, en particulier dans les régions volcaniques. L'exemple le plus connu étant celui de Saint-Pierre, port colonial capitale de la Martinique jusqu'en 1902, brusquement détruit par une éruption de la montagne Pelée. Le port est alors reporté à Fort-de-France, puisqu'il est suffisamment éloigné de possibles nouvelles éruptions et parce qu'il possède une belle rade. De fait, ces accidents peuvent remettre en question les équilibres impériaux dans leur ensemble et redéfinir de nouvelles stratégies qui génèrent la recherche de nouveaux sites plus appropriés.

#### Sur quoi ouvre le port ? Géopolitique et géostratégie des ports coloniaux

Dans le contexte colonial, ces lieux ont d'abord des fonctions militaires, en particulier à l'époque moderne : à l'exception de factoreries, simples comptoirs commerciaux, ces ports sont en premier lieu des forts qui permettent aux

<sup>47</sup> Bouda Etemad, *La Possession du monde, op. cit.*

<sup>48</sup> Eric T. Jennings, *À la cure, les coloniaux ! Thermalisme, climatisme et colonisation française (1830-1962)*, Rennes, PUR, 2011, 254 p.



colonisateurs de mettre en place des réseaux défensifs à l'échelle des empires – question qui se pose également, mais dans des termes différents, à l'époque contemporaine<sup>49</sup>. Ainsi Singapour joue-t-il autant le rôle de forteresse avancée en mer de Chine que d'emporium anglo-indien ouvert sur Canton avant d'être connecté en 1841 à Hong Kong qui développe des fonctions similaires. Base stratégique, point d'appui charbonnier et commercial fusionnent en un seul mode opératoire les deux moteurs de l'impérialisme contemporain : le prestige géopolitique du drapeau et l'activité du comptoir commercial, rendant ainsi caduque pour partie la vieille querelle entre les tenants de l'une ou de l'autre explication causaliste de l'expansion occidentale à travers le monde.

Il reste à définir le rôle et la place des ports coloniaux dans le processus de colonisation et de contrôle des territoires qui varient d'un empire à l'autre, d'une aire géographique à l'autre, et selon les époques. Les îles apparaissent alors comme des lieux privilégiés d'implantation de ces espaces portuaires coloniaux, l'insularité créant un effet de « forteresse naturelle » et simplifiant considérablement la question de la sécurité tout en offrant souvent des positions de contrôle de zones importantes. Ce fut ainsi le cas de Gibraltar ou de Penang contrôlant deux détroits stratégiques, comme Sainte-Hélène couvrait les côtes d'Afrique équatoriale tout en offrant un relais vital sur la route du Cap. Quant à Hong Kong, îlot dépourvu de source d'eau douce, son port en eau profonde en faisant une rade sûre pour les *opium clippers* des trafiquants anglo-indiens avant le déclenchement de la première guerre de l'opium (1839-1841)<sup>50</sup>. Île repoussoir, à peine visitée par les pêcheurs chinois qui pouvaient y trouver refuge en cas de typhon, elle n'était pas habitée. Ainsi, de façon générale, dans le processus d'appropriation coloniale, l'île apparaît souvent comme plus facile à extraire de la souveraineté du pays dont elle dépend, ce fut le cas pour Macao cédé par Pékin aux Portugais, Penang vendu par le sultan de Kedah et, dans une focale inversée, l'îlot artificiel de Deshima dans la baie de Nagasaki bâti par les Japonais pour créer un sas artificiel avec les équipages de la VOC des Pays-Bas et les tenir loin du pays des shoguns Tokugawa. Quant à Singapour, cédée par le sultan de Johore et des Riau à Thomas Stamford Raffles, lieutenant-gouverneur de Penang, apparaît comme un choix fort judicieux d'anticipation à l'égard de la Malaisie et des Indes néerlandaises alors en devenir en définissant un entre-deux impérial situé au milieu du détroit de Malacca<sup>51</sup>.

49 À titre d'exemple voir David Plouviez (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique (xv<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2014.

50 Jean-François Klein, « L'Empire de l'opium (fin xviii<sup>e</sup> – mi-xix<sup>e</sup> siècles) », dans Fabrice Bensimon & Armelle Enders (dir.), *Le Siècle de la Grande-Bretagne. Variations sur une hégémonie globale*, Paris, PUPS, coll. « Frontières », 2012, 370 p., p. 207-264.

51 Oliver Sevin, « Les métropoles d'Asie du Sud-Est », dans Elisabeth Dorier-Apprill (dir.), *Les Très Grandes Villes dans le monde*, Paris, éditions du Temps, 2000.

Les ports coloniaux apparaissent ainsi comme un des outils de la domination. Une fois installée sur place, soit par la force, soit en transigeant avec les élites locales, débute la mise en relation avec la population locale, une rencontre en situation coloniale. Parce que les Européens et plus tard les Japonais et les Américains s'implantaient rarement sur un site désert (à ce titre Hong Kong comme l'îlot de Qeshm dans le golfe arabo-persique sont des exceptions), le port-ville colonial devint ainsi une « *contact zone* » pour reprendre l'expression forgée par Mary-Louise Pratt<sup>52</sup> et le lieu de tous les accommodements où s'effectue, là plus qu'ailleurs peut-être la « transaction hégémonique<sup>53</sup> » que représente la société coloniale.

218

Se pose alors la question de la centralité du port dans le processus de contrôle du territoire par le colonisateur. En quoi et comment le port devient-il la tête de pont d'une pénétration vers l'*hinterland*, souvent progressive militairement et diffuse culturellement, à l'exemple du port tonkinois de Haiphong<sup>54</sup> ? L'intensité des échanges avec les populations autochtones, la mesure de leur intégration dans l'appareil colonial qui se met en place sont un bon marqueur du type de relations que les colonisateurs entretiennent avec ceux qu'ils assujettissent de façon plus ou moins flexible selon les lieux et les époques. Il est donc impératif de poser la question de la place qu'occupent l'économie et le stratégique avec l'arrière-pays mais, aussi, avec l'avant-pays. Sans parler du degré de connexion que le port développe avec la métropole mais, aussi, avec d'autres ports régionaux – de façon légale ou non comme ce fut le cas dans le monde caribéen avant l'abolition de l'exclusif imposé souvent au détriment des colonies par les métropoles.

Cette question se pose de manière différente dans le cas de création *ex nihilo* par le colonisateur européen et dans le cas d'un port préexistant et repris par le colonisateur, parfois d'ailleurs à une colonisation antérieure comme par exemple Zanzibar, déjà port colonial arabe dépendant du sultanat d'Oman où se trouvent de nombreuses communautés marchandes issues de l'ensemble du bassin de l'océan Indien<sup>55</sup>. A l'inverse, le port de Sihanoukville dont les travaux débutent en 1956, est un acte très politique du prince Norodom Sihanouk visant à marquer l'indépendance de son royaume vis-à-vis de l'ancien système colonial

52 Sur le concept de *contact zone* voir Marie-Louise Pratt, *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. London, Routledge, 1992.

53 Jean-François Bayart & Romain Bertrand, « De quel legs colonial parle-t-on ? », *Esprit*, 6 décembre 2006, p. 134-160.

54 Jean-François Klein, « Une histoire impériale connectée ? Hải Phòng : jalons d'une stratégie lyonnaise en Asie orientale (1881-1886) », *Moussons*, n° 13-14 (numéro spécial), « Việt Nam. Histoire et perspectives contemporaines », dir. Christian Culas & Jean-François Klein, 2008, p. 55-94.

55 Nathalie Bernardie-Tahir (dir.), *L'Autre Zanzibar. Géographie d'une contre-insularité*, Paris, Karthala, 2008.

indochinois mais aussi de la République du Viêt Nam qui faisait de Phnom-Penh un fleuve secondaire totalement dépendant du grand port vietnamien de Saïgon<sup>56</sup>. Que dire de Malacca, port-capitale d'un empire commercial réticulaire fondé au xv<sup>e</sup> siècle par le sultan qui avait forgé sa capitale pour lutter contre la prédominance de la thalassocratie de Srivijaya (Sumatra) ? Portugaise dès 1811 et servant de tête de pont à la construction plus avant de l'empire portugais en Asie<sup>57</sup>, jalon de comptoirs fortifiés comme Elmina (Saint-Georges-de-la-Mine), sur le golfe de Guinée, elle devient possession de la VOC et permet à la compagnie néerlandaise de barrer la route des épices à la concurrence française et britannique avant qu'elle ne passe sous contrôle britannique en 1795 et assure le contrôle stratégique pour l'East India Company de la route de Canton. Dans tous ces cas de figure, comme dans des endroits en apparence plus déconnectés d'un marché international que les Européens imaginent forcément parce que sans eux, comme à Mascate ou Nosy-Bé, les colonisateurs se glissent dans des structures urbaines, portuaires et des réseaux marchands leur préexistant. S'ils arrivent parfois à les modeler à leurs besoins, ils n'arrivent jamais à en effacer totalement le caractère autochtone premier, preuve du feuilletage d'un espace qui doit se lire en synchronie impériale mais, aussi, en diachronie aérée.

Dans ce cas de figure, le port colonial renforce-t-il ou supplante-t-il un système portuaire pré-européen ? Il faut ici souligner la question que posent les infrastructures, à la fois celles de communication mais aussi celles proprement portuaires, mises en place par le colonisateur afin de réaliser ces liaisons. Les appréhender permet ainsi de prendre la mesure du changement d'échelle dans la mise en connexion au monde qu'implique la colonisation du site. Plus le port est techniquement développé, plus son rayonnement est important. Cependant, il existe aussi des ports techniquement peu développés, notamment en matériel de levage, à l'instar de Saïgon. La force humaine des *coolies* (travailleurs sous contrat) palie cependant les grues et n'empêche pas le grand port fluvio-maritime à l'embouchure du Mékong d'être largement ouvert sur la mer de Chine méridionale et, au-delà, vers le Pacifique et l'océan Indien et la Méditerranée via Suez.

Diverses interrogations se posent ici : ne constate-t-on pas, comme dans le cas des ports métropolitains, sur la longue durée, une séparation progressive entre la ville et le port en raison, précisément, du développement des infrastructures portuaires ? N'observe-t-on pas ainsi une dichotomie entre le processus de

56 Céline Pierdet, « Le port de Sihanoukville (Cambodge) et l'organisation des échanges dans le sud de la péninsule depuis la fin des années 1950 », *Aséanie, Sciences humaines en Asie du Sud-Est*, 2010, p. 111-135.

57 Voir Sanjay Subrahmanyam, *L'Empire portugais d'Asie (1500-1700). Une histoire économique et politique*, Paris, Maisonneuve & Larose, 1999.

développement urbain et celui lié à l'économique ? Et sur le plan urbain, le port ne forme-t-il pas une ville incomplète, limitée spatialement dans son développement en raison du *waterfront* ? Phénomène d'autant plus criant que certains sites empêchent la ville de s'étendre vers un *hinterland* hostile sur le plan topographique (ceinture montagneuse, marécages) ou du fait des résistances des populations autochtones. Que dire des concessions en Chine (ou des premières loges européennes des côtes de l'Inde) où la part cédée dépend uniquement du souverain local ? Et d'où les *settlers*, pour reprendre l'expression anglaise, ne peuvent sortir sans un contrôle administratif fort rigide qui fait des concessions en Chine de véritables *lazarets commerciaux*, enquistant littéralement les Occidentaux sur les marges côtières chinoises<sup>58</sup>. Phénomène qui perdure jusqu'au traité de Shimonoseki imposé en 1895 par Tokyo à Pékin et qui ouvre la totalité du territoire impérial des Qing aux appétits des puissances.

220

Autre cas problématique, comme dans ceux précédemment évoqués de l'Amérique andine, où les plus fortes concentrations humaines ne se trouvent pas sur des littoraux trop hostiles, l'un des problèmes qui se pose au colonisateur est alors la liaison entre ces ports et les zones de fort peuplement d'une colonie qui connaît parfois une forte expansion démographique et économique. Une fois de plus, le lien avec l'*hinterland* s'avère vital pour permettre un rayonnement effectif et se révéler un centre de commandement multifonctionnel (politique, économique et culturel) en prise avec le territoire colonisé. Par ailleurs, l'un des éléments essentiels de définition de ces ports coloniaux est évidemment celui du statut des régions où ils sont installés. Pour que l'on puisse parler de « situation coloniale », il faut qu'il y ait une situation de domination, et non de simples échanges ou même une influence, en faveur des Européens. Le port de Pusan, devenu en 1876 concession nippone (et peuplée de plus de 45 % de Japonais) alors que le reste du royaume coréen de Chosen reste indépendant bien que soumis à une emprise encore informelle du Japon, permet de mesurer ce qui est véritablement colonial. La concession qui permet au droit consulaire de s'exercer – extraterritorialité – et qui donne le droit aux résidents de devenir propriétaires immobiliers, est une preuve d'une colonialité reconnue dans le cadre du droit international fixée par le concert des nations, en Europe.

---

58 Robert Bickers, *Britain in China. Community, Culture and Colonialism (1900-1949)*, Manchester/New York, Manchester UP, 1999. Voir aussi Jean-François Klein, *Soyeux en mer de Chine. Stratégies des réseaux lyonnais en mer de Chine (1843-1909)*, thèse d'histoire contemporaine, tapuscrit, sous la dir. de Claude Prudhomme, université Lyon 2, 2002.

L'une des manières les plus riches et les plus intéressantes, nous semble-t-il, d'interroger ce concept de « port en situation coloniale » est d'introduire un changement d'échelle et de mettre en relation le fait colonial et les empires<sup>59</sup>. Ce jeu d'échelles peut s'effectuer sur le plan politique – ces ports s'intègrent-ils dans un projet colonial ou impérial ? – mais aussi économique : les ports se définissent par des flux, d'hommes et de marchandises, dont il faut évidemment se demander s'ils présentent une dimension spécifiquement coloniale. Se pose avec acuité la question du statut politique de ces ports et, plus largement, de leur relation avec les empires coloniaux dont ils font partie. Sont-ils repliés sur l'ensemble impérial et leur métropole ou, au contraire, entretiennent-ils des liens naturels avec les territoires contigus et, à plus petite échelle, avec d'autres espaces impériaux, leurs ports coloniaux mais, aussi, métropolitains ?

#### Le port dans le système colonial ou impérial

La grande difficulté qui se pose alors est que, dans bien des cas jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le statut de ces ports n'est pas clairement défini et peut fluctuer. C'est le cas par exemple avec les échelles du Levant ou avec les comptoirs des côtes d'Asie ou d'Afrique subsaharienne. Et bien évidemment cette question renvoie à celle des relations avec les ports non coloniaux. La question de l'exclusif commercial tient évidemment une place centrale dans la définition des ports coloniaux. Leur rayonnement peut connaître une amplitude fortement variable (y compris dans le temps), certains d'entre eux sont uniquement liés à leur métropole politique, d'autres à l'inverse acquièrent une véritable dimension transimpériale et inscrivent leur activité dans des échanges complexes à l'intérieur d'un même empire, voire entre plusieurs empires, à l'instar de la Nouvelle-Orléans ou de Kingstown en Jamaïque. Le degré d'intégration de ces ports aux empires varie sur une échelle qui va du port spécialisé et de l'emporium ou « *hub* », en passant par le comptoir, la factorerie, l'escale (par exemple Port-Saïd à l'entrée méditerranéenne du canal de Suez), les ports relais insulaires, le *gateway port*...

En fait, on se trouve face à une très grande variété de fonctions portuaires localisées et spécifiques à chaque colonie. Dans l'empire britannique on trouve ainsi plusieurs ports coloniaux multifonctionnels, des ports-capitales qui concentrent des populations très importantes et des activités économiques variées à l'instar de Hong Kong. La croissance des ports indiens est particulièrement

59 Voir par exemple, Jean-François Klein, « Du patronat colonial au patronat impérial : pour un changement de paradigme », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 114, 2012, p. 67-82, en ligne, consulté le 9 janvier 2019 : <https://doi.org/10.3917/vin.114.0067>.

spectaculaire et n'a pas véritablement d'équivalent dans l'empire français. Calcutta n'est pas Pondichéry<sup>60</sup> et tient le rôle de capitale du Raj Company et bien au-delà puisque la capitale du British Raj est transférée seulement en 1911 à Delhi puis à New Delhi en 1927. De fait, jusqu'à la disparition de l'EIC en 1857 le gouverneur général de la Compagnie y siège. Calcutta franchit la barre du million d'habitants en 1900, ce qui la place au 14<sup>e</sup> rang mondial et nécessite l'adoption d'un plan d'urbanisme conçu par E. P. Richards. Bombay, quant elle, jusque vers 1850 avant tout ville-comptoir, devient le premier centre commercial, industriel et financier de l'Inde et acquiert d'importantes fonctions de direction économique (banques, maisons de commerce...). De 10 000 habitants en 1660, elle est passée à 250 000 au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Bombay, ville seconde et relativement autonome, étend son pouvoir sur tout le bassin occidental de l'océan Indien et, en particulier sur le golfe arabo-persique qu'elle contribue à façonner la notion géopolitique de Moyen-Orient<sup>61</sup>.

222

La colonisation peut en effet au contraire conduire, et c'est là un aspect de la « transaction hégémonique » précédemment évoquée, à une forte spécialisation portuaire et un rayonnement géopolitique, ne citons comme exemples que la Nouvelle-Orléans ou Lomé pour le coton américain et de la boucle du Niger, Dakar (Sénégal) et Grand-Popo (Dahomey) pour les oléagineux (arachide et palmiste)<sup>62</sup>; Haiphong ou Port-Wallut pour le charbon du Tonkin; le riz birman expédié depuis Rangoon ou celui de Cochinchine partant de Saïgon en fonction des besoins impériaux vers Calcutta, Singapour ou Hong Kong, Brisbane pour la laine mérinos, etc. Plus on avance dans l'époque contemporaine, dans les décennies qui précèdent les décolonisations, plus ces ports qui ont pour vocation de servir de débouché à une seule ressource se multiplient avec la spécialisation des bateaux eux-mêmes et l'on voit se développer des ports charbonniers, méthaniers, pétroliers... D'autres, comme Cuba, Pusan, Batavia ou Alger sont des emporiums et jouent pleinement leur fonction de centre de stockage et de redistribution à diverses échelles. Notons par ailleurs que la plupart de ces ports – mais pas les emporiums évidemment – se caractérisent par des inégalités et déséquilibres fondamentaux. Les ports-capitales où les marchandises affluent, s'échangent et se redistribuent, offrent un trafic logiquement bien plus équilibré. Hong Kong est ainsi le troisième port en valeur et en tonnage de l'empire britannique. L'un des principaux éléments de différenciation tient

60 Raphaël Malangin, *Renoncer à l'Inde ? Comptoirs, agents et aventuriers français aux Indes orientales à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (1761-1785)*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Jacques Weber, université de Nantes, 2017.

61 Voir thèse Guillemette Crouzet, *Genèses du « Moyen-Orient »*, op. cit.

62 Voir à ce sujet les travaux de Xavier Daumalin (*Marseille et l'Ouest africain*, op. cit.) et ceux d'Yves Péhaut consacrés à la société bordelaise Maurel & Prom.

alors à la nature des empires auxquels ces ports se rattachent, avec de grandes différences entre les ports d'empires planétaires et ceux d'empires plus limités. Il est évident que les ports de la Cyrénaïque italienne ne peuvent concurrencer Le Cap ou Batavia.

#### Des flux portuaires spécifiques

Il faudrait en premier lieu s'interroger sur la spécificité en situation coloniale des flux de marchandises, de capitaux et des flux de main-d'œuvre qui donnent leur identité coloniale à ces ports... Pour l'époque moderne et en fait jusqu'aux années 1840, sous le règne de la marine à voile, ils sont soumis aux aléas saisonniers, en particulier au rythme des vents... Dans tous les cas ils ne sont donc pas réductibles à des échanges bipolaires entre métropole et colonie, se mettent en place, des échanges Sud-Sud, comme le commerce d'Inde en Inde ou le commerce triangulaire<sup>63</sup> à l'époque moderne, flux qui s'intensifient à l'époque contemporaine en particulier avec le *coolie trade* dont certains ports coloniaux comme Singapour deviennent des plaques tournantes<sup>64</sup>... Les ports sont en effet les lieux de passage obligés des mouvements migratoires, tout comme d'ailleurs de nombre de déplacements individuels induits par la colonisation. Il y a aussi toute une dimension environnementale de ces ports par où sont disséminées certaines plantes... dans ce domaine également ces ports exercent des fonctions de relais et de carrefour dans un processus de mondialisation<sup>65</sup>. Comme leurs homologues métropolitains, les ports coloniaux organisent et catalysent les flux mais peuvent aussi les freiner dans certains cas notamment par le fait d'une infrastructure trop spécialisée ou insuffisante.

Et dans tous les cas, le port est, par essence, lieu de rupture de charge, le colonisateur doit alors penser à la connexion avec le reste de la région, de la colonie ou de l'empire par d'autres moyens de transport : navigation fluviale, routes et pistes, chemin de fer puis aérodromes à la fin de l'époque contemporaine et dans bien des situations – et c'est là un élément essentiel – le port s'impose comme tête du réseau ferroviaire, c'est le cas avec des lignes comme celle entre Abidjan et la Haute-Volta (Abidjan-Ouagadougou poussée

63 À ce propos, l'expression *commerce triangulaire* est éculée et ne rend pas suffisamment compte de l'importance de l'océan Indien dans ces échanges (toiles de Guinée d'Inde, or asiatique contre argent européen et cauris des Maldives). De fait, la traite négrière et le résultat de son produit, le sucre, et le monde atlantique sont connectés à son voisin oriental qui, nous semble-t-il, est resté trop longtemps minoré.

64 Jean-François Klein, « Esclavages, engagismes et coolies, histoire des sociétés coloniales au travail (1850-1950) », dans Jean-François Klein & Claire Laux (dir.), *Les Sociétés impériales à l'âge des empires. Afrique, Asie, Antilles (années 1850- années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012, p. 163-182.

65 Brunot Marnot, *La Mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle (1850-1914)*, op. cit.

plus tard jusqu'à Niamey, au Niger). Il en va de même avec la ligne Dakar-Koulikoro où le développement à la suite des Allemands du port de Douala à l'embouchure du fleuve Wouri qui prend la place de Kribi car le chemin de fer construit par les Allemands et achevé par les Français n'y passe pas<sup>66</sup>. Mais les connexions ne sont pas seulement terrestres et le cabotage joue souvent un rôle important dans la redistribution régionale, ainsi le port de Papeete à partir de laquelle la redistribution se fait par des goélettes ou de petits vapeurs assurant le cabotage d'île en île et la mise en connexion avec d'autres espaces insulaires comme Nouméa mais aussi les autres ports du Pacifique et de la mer de Chine méridionale.

Se pose également en dernier lieu la question du port colonial comme espace d'accumulation et de valorisation du capital. La place des établissements de crédits, l'importance d'un réseau bancaire d'agences issu des banques métropolitaines, de banques locales, d'autres partis de l'empire ou d'autres pays et/ou empires coloniaux sont un bon indicateur de la place qu'occupent – en matière de rayonnement économique – telle ou telle colonie et son port afférent. L'exemple le plus évident reste celui de la Hong Kong & Shanghai Banking Corporation Limited, fondée en 1864 par les Écossais Keswick, des proches de la firme Jardine, Matheson & Co., qui rayonne dans tout l'empire et par le groupe qui gravite autour de Thomas Sutherland, une des figures de proue de la compagnie de navigation maritime britannique P & O<sup>67</sup>. À une échelle moindre la Banque de l'Indo-Chine, banque d'émission de la piastre indochinoise est le fruit d'un consortium des principales banques de dépôts métropolitaines mais rayonne au-delà de l'Indochine atteignant Nouméa, Papeete, la Réunion et Pondichéry<sup>68</sup> tout comme le Comptoir d'Escompte de Paris, devenu banque impériale par le biais de ses agences et de ses succursales « coloniales ». Autour de ces établissements financiers gravitent de nombreux acteurs qui sont autant de possibilités de retracer les réseaux formels et informels qui tissent la chaîne de l'empire.

66 Léandre Edgard Ndjambou, « La dynamique de l'arrière-pays international des ports camerounais : l'impact du projet pétrolier de Doba sur le port de Kribi », *L'Espace géographique*, tome 34, 2005-2, p. 134-145, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3917/eg.342.0134>.

67 Frank H. H., *King, The History of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation*, New York, CUP, 1987.

68 Voir Jean-François Klein, Pierre Singaravélou & Marie-Albane de Suremain, *Atlas des empires coloniaux (xix<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Autrement, 2012, carte page 54. Voir Marc Meuleau, *Des pionniers en Extrême-Orient. Histoire de la Banque de l'Indochine (1875-1975)*, Paris, Fayard, 1990.



L'un des aspects spécifiquement coloniaux des ports est qu'ils contribuent à donner une cohérence interne aux empires. Des savoirs et des pratiques transcoloniaux s'effectuent depuis et vers les ports des colonies. Se mettent alors en place des réseaux d'échanges et des circuits qui peuvent échapper à la métropole et qui contribuent à donner corps à l'idée d'empire par des circulations de militaires, d'ingénieurs, d'architectes, d'ouvriers, d'esclaves ou de *coolies* qui participent à la création de corpus techniques et doctrinaux ainsi que de pratiques constructives d'un port colonial à l'autre<sup>69</sup>. Interfaces économiques, sociales et culturelles, les ports coloniaux semblent donc se caractériser par les flux matériels et humains qu'ils drainent, mais aussi par la sociologie propre qui en résulte, tout autant que par les imaginaires et les représentations qui s'y rapportent, lesquels reflètent parfois à peine les aspects matériels qu'ils produisent.

#### LES PORTS COLONIAUX, CIVILISATIONS SPÉCIFIQUES ET MATRICES DES SOCIÉTÉS COLONIALES ?

Il faut ici s'interroger sur les spécificités de la composition, des structures et des sociabilités des ports coloniaux par rapport à celles des villes coloniales en général et plus largement des villes pionnières. Ces ports apparaissent comme les berceaux de civilisations coloniales mais dans le même temps s'y développent des formes de sociabilités et même de cultures spécifiques.

#### Démographies des ports en situation coloniale : hybridations et métissages

Lieu de rupture de charge, le port est l'endroit où tout débarque dans la colonie et d'où tout repart : marchandises, hommes et cultures. La ville-port est donc elle aussi le lieu par excellence de l'hybridation, de métissage et de transculturation<sup>70</sup>. Celle-ci se fait généralement du colon vers le colonisé mais, aussi, à l'inverse, des colonisés vers les colons, numériquement inférieurs bien que sociologiquement supérieurs à ceux qu'ils dominent. L'histoire du genre permet aussi de revisiter la question des femmes dans les sociétés coloniales toujours surmasculinisées<sup>71</sup>. De fait, que ce soit dans les colonies de peuplement ou celles d'exploitation, la question de la place des femmes (colons

69 Sur la question de l'usure des monopoles impériaux et la concurrence voir James R. Fichter, *So Great a Profite: How the East Indies Trade Transformed Anglo-American Capitalism*, Harvard, Harvard UP, 2010.

70 Jean-François Klein & Claire Laux (dir.), *Les Sociétés impériales à l'âge des empires*, op. cit.

71 Voir Pascale Barthélémy, Luc Capdevila & Michelle Zancarini-Fournel (dir.), « Femmes, genres et colonisations », *Clio*, n° 33, 2011, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <http://journals.openedition.org/clio/9994>.

ou colonisées) se pose avec acuité. On peut déjà avancer, avec tout un panel de nuances, qu'elle est légèrement différente dans les ports qu'en d'autres endroits du monde colonial : le *sex ratio* y est doublement déséquilibré avec, d'une part, les sureffectifs masculins classiques dans les ports (marins, commerçants, aventuriers...) et, d'autre part, du fait de la présence de populations de migrants en transit très majoritairement masculine (engagés, esclaves, coolies, colons...), ce qui conduit à la mise en place de rapports de genre parfois encore plus tendus que dans le reste des mondes coloniaux. Des problèmes comme la prostitution en milieu portuaire sont à la fois soulignés par tous les observateurs mais n'en font pas moins rarement l'objet d'études spécifiques.

226

De même, la question du travail en situation coloniale portuaire doit-être interrogée. Si comme dans tous les ports du monde il existe des portefaix et dockers, le chercheur doit se pencher sur la spécificité qu'engendre la situation coloniale. Ainsi, des populations particulières – racialement clivées – sont dévolues à des activités spécifiquement portuaires et souvent périlleuses comme les manutentionnaires *kru*, qui chargent et déchargent au mieux sur des wharfs les cargos mouillant dans les eaux agitées du golfe de Guinée. Certains « peuples de la mer » dans les sociétés précoloniales trouvent à se reconvertir dans les activités portuaires, comme les Bugis en Indonésie ou certains groupes malais de l'Insulinde.

#### Sociabilités et cultures matérielles dans les ports en situation coloniale

Les phénomènes de ségrégations, de rencontres et de compromis coloniaux se déclinent alors de manière spécifique dans les ports, même si l'on y retrouve des phénomènes de regroupements ethniques par quartier caractéristiques des villes coloniales, avec le quartier européen et le ou les quartiers indigènes, le ou les quartiers de migrants non européens. Avec toute la nuance qu'ont apportés de récents travaux qui montrent d'une part combien est poreuse la *colored line* comme à la Nouvelle-Orléans ou à Pondichéry et, d'autre part, en particulier de la Méditerranée à la mer de Chine, combien les clivages spatiaux en groupes culturellement différents était déjà pratiqué très couramment dans les ports précoloniaux, le meilleur exemple en étant fourni par les ports d'Égypte et ses fondouks ou celui de Malacca où se côtoient dès le xv<sup>e</sup> siècle Malais, Persans, Arabes, Juifs, Chinois, Indiens, etc. Quoi qu'il en soit, là encore, la spécificité (ou non) coloniale est à questionner. La structure urbaine spécifique crée et renforce certaines ambiguïtés : lieux de contacts et d'échange, ils sont les espaces privilégiés des phénomènes de mixité mais aussi de ségrégation. Des ports comme Nouméa en Nouvelle-Calédonie ou Suva aux Fidji apparaissent comme des villes à la fois multiethniques et multiculturelles, si l'on considère par exemple leurs marchés, et très ségréguées dans l'espace urbain. Se développe

souvent sur ces marchés une convivialité que l'on retrouve rarement sur les fronts de mer dont s'empare le colon. En raison du caractère mouvant de ces sociétés portuaires – tant du côté des colonisés, que des colons ou des travailleurs en transit –, se pose la question de la pérennité de ces sociabilités ainsi que celle des croyances et des pratiques religieuses portuaires où se mêlent bien souvent de nombreuses formes de foi générant chacune leurs propres codes et comportements socioculturels.

Par ailleurs, la question du contrôle social des populations portuaires, par définition plus mouvantes que celles des autres villes coloniales, peut parfois, mais pas toujours, renvoyer à des modalités particulières avec, par exemple, la mise en place de polices portuaires. Le port est aussi le lieu où se concentrent les informations en tout genre et où s'installe souvent le pouvoir colonial, tête de pont d'un pouvoir qui s'étend progressivement vers l'intérieur des mers et reste connecté au fil des voiles puis des télégrammes à l'ensemble du système impérial. Dans la même veine, se pose également le problème des aménagements sanitaires dans des lieux marqués à la fois souvent par des conditions climatiques particulières et par la présence de populations flottantes. Les fameux lazarets de certains ports coloniaux montrent bien à quel point le port colonial peut être, tant pour les populations colonisées que pour les colonisateurs, le lieu par lequel s'introduisent les formes les plus brutales de la mort<sup>72</sup>. Sas entre là-bas et ici, entre la terre et la mer, le port est aussi un sas entre la vie et l'au-delà. Il s'agit alors de transférer un modèle portuaire métropolitain dont le but était de circonscrire en Europe le risque de propagation de maladies issues des espaces colonisés.

### Les ports dans les imaginaires

Bien que moment obligé dans l'imaginaire exotique, en particulier dans la littérature coloniale (roman ou récit de voyage, c'est là que se fait le premier contact entre le héros occidental et le monde colonial), les représentations du port en situation coloniale font rarement en tant que telles l'objet d'études spécifiques même si Marcel Roncayolo avait ouvert la voie dès les années 1990<sup>73</sup>. Le thème de l'exotisme est en général au cœur des représentations des colonisateurs sur le monde colonisé, or le port colonial apparaît souvent comme

72 Voir Claire Laux, « Mourir en ville : colonisation, épidémies et pratiques mortuaires en Océanie », dans Bernard Andrieu & Gilles Boëtsch (dir.), *Corps du monde*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 168-171; *ead.*, « La mort et la ville en Océanie », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 114, n° 4, dir. Philippe Chassaingne, 2007, p. 15-27. Voir aussi Michelle Marimoutou, *Engagisme et contrôle sanitaire. Les lazarets de quarantaine dans les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Jacques Weber, université de Nantes, en cours.

73 Marcel Roncayolo, *L'Imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, CCIMP, 1990, t. V.

une sorte de zone intermédiaire de moindre exotisme. Clairement, il est le sas entre la métropole et le pays colonisé. Il faut dire que sur ces représentations de ces ports apparaissent – ainsi le souligne Henri Copin à propos de la littérature coloniale en général<sup>74</sup> – comme le carrefour un peu flou où se mêlent les clichés et stéréotypes liés à l'ailleurs exotisé et à l'esprit d'aventure<sup>75</sup>, les premières analyses et reconnaissance de la culture des colonisés ainsi que les premières interrogations – et le brassage et l'hybridation portuaire y invitent plus que tout autre lieu – sur les effets des rencontres entre les cultures.

228

La richesse des représentations de ces ports coloniaux varie largement selon les aires géographiques considérées en fonction de l'importance de ces ports, de leur ancienneté mais aussi, tout simplement, de la manière dont les populations en présence s'apprécient les unes les autres ou entrent en tensions. Les ports coloniaux de l'Asie du Sud-Est par exemple demeurent jusqu'aux décolonisations un espace de fort investissement et de rencontres entre les imaginaires des habitants bordant la mer de Chine et les Européens<sup>76</sup>. Ces représentations varient également largement selon les époques. Du côté des colonisateurs de nombreux historiens ou spécialistes des littératures coloniales comme Henri Copin soulignent un phénomène de mutation et d'élargissement de la conscience du rapport colonial plus on avance dans l'époque contemporaine. Les différents points de vue, ceux des colons, des colonisés, des voyageurs, sont de moins en moins hermétiques les uns aux autres. Dans le même temps, toute une frange de ces représentations coloniales prend des distances par rapport au discours colonial officiel et bien souvent le port cristallise les critiques, ainsi en témoignent les ouvrages d'Albert Londres, en particulier *Terre d'ébène*, écrit au vitriol. Plus on avance dans le temps, plus on s'éloigne d'une représentation du port colonial comme frontière entre la « civilisation » et la supposée « barbarie », celle-ci étant d'ailleurs déclinée de différentes manières – le port colonial est en effet représenté tantôt comme une tête de pont de la civilisation européenne, lieu à partir de laquelle elle se diffuse, tantôt, au contraire, comme un isolat de civilisation au milieu des « sauvages », une « forteresse ». Paradoxalement, elle est aussi le lieu de la « décivilisation » comme le décrit Claude Farrère dans son roman *Les Civilisés*, décrivant des coloniaux s'acculturant au contact de l'autre, y forgeant une sorte de mystique coloniale ou le colon se « régénère » au contact du colonisé alors qu'il est censé être vecteur de la « mission civilisatrice ». Au sein

74 Henri Copin, *L'Indochine dans la littérature française, exotisme et altérité*, Paris, l'Harmattan, 1996. Du même auteur, *L'Indochine des romans*, Pondichéry, Kailash, 2000.

75 Sur l'esprit d'aventure, voir les travaux de Sylvain Venayre, *La Gloire de l'aventure. Genèse d'une mystique moderne (1850-1940)*, Paris, Aubier, 2002.

76 Denys Lombard (dir.), *Rêver l'Asie*, Paris, éditions de l'EHESS, 1993.

d'une même catégorie, les missionnaires par exemple, on peut trouver les deux types antagonistes de représentation<sup>77</sup>.

La question des représentations n'est évidemment pas seulement question de regards extérieurs portés sur les ports coloniaux, elle touche étroitement à celle des vécus urbain et portuaire en situation coloniale, il ne s'agit pas seulement d'images mais aussi de sensibilités et de sensations. Étonnamment d'ailleurs, chez la plupart des auteurs qui se penchent sur ces questions, l'aspect portuaire passe au second plan dans l'analyse du vécu urbain<sup>78</sup>.

### Empreintes coloniales dans les paysages portuaires

Les paysages urbains développés par les Européens dans les ports coloniaux traduisent leur manière de rebâtir une société outre-mer. Combien de ces villes sont ainsi en Amérique des « Newport », des « Nouvelle » (Nouvelle-Orléans) mais aussi, développent à l'époque contemporaine, à la mort de l'exclusif, une autonomie régionale par rapport à la métropole. Ainsi, ces ports se dotent d'un certain nombre de bâtiments fonctionnels qui leur sont propres et qui les inscrivent, à la fois par leurs significations et par leur localisation, dans l'espace, dans la « situation coloniale » lieu par définition de l'ambivalence. De même, le découpage par quartier des villes portuaires éclaire sur la manière dont les différents groupes, ethniques mais aussi sociaux, trouvent leur place et leur mode d'expression dans ces paysages urbains, inscrivant dans la pierre et le cadastre une culture coloniale portuaire. Cela ne touche pas seulement la question des plans d'urbanisme comme reproduction ou non des villes métropolitaines et comme gestion de la question raciale par l'urbanisme. Se mettent également en place dans l'architecture et les paysages urbains des formes de métissages et d'hybridation par des jeux de négociations, de

77 Voir Claude Prudhomme, *Missions et colonisation (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Cerf, 2004.

78 Des travaux comme ceux de Daniel Nathivel ouvrent sur les liens entre citoyenneté « sensible » et environnement portuaire en situation coloniale. Il s'intéresse par exemple à ce que l'on pourrait appeler un « imaginaire des horizons », c'est-à-dire à la manière dont les flux liés au port peuvent conditionner en particulier les temporalités urbaines. Dans *Politiques d'équipements et services urbains dans les villes du Sud*, dirigé par Chantal Chanson-Jabeur, Catherine Coquery Vidrovitch & Odile Georg (l'Harmattan, Paris, 2004), sur quinze contributions douze concernent des ports coloniaux mais la question du vécu n'est abordée qu'en creux : on comprend – mais implicitement et sans que cela soit jamais étudié systématiquement – comment les logiques d'aménagement ont pu être conduites dans ports à « oublier » la plus grande partie des habitants (l'immense majorité des colonisés mais aussi souvent une partie des colons) au profit de la seule minorité réellement connectée aux réalités économiques portuaires et impériales, ce qui est une quasi constante dans les études économiques portant sur les territoires de la colonisation. Voir Hubert Bonin, Catherine Hodeir & Jean-François Klein (dir.), *L'Esprit économique impérial. Réseaux et groupes de pressions du patronat colonial français (1830-1970)*, Paris, SFHOM, 2008.

mimétisme et de compromis<sup>79</sup>. Les nuances sont ici là aussi nombreuses, avec toujours un *distingo* à opérer entre les ports créations *ex nihilo* des Européens, Japonais ou Américains et les ports précoloniaux repris et transformés par les colonisateurs. Les ports d'Afrique du Nord, qui comme Alger ou Bône préexistent à la conquête coloniale. Cependant, ils voient leurs fonctions économiques, leurs paysages urbains tout comme les représentations qui y sont associées modelées et transformées par cette conquête dont elles ils furent le point de départ avec en particulier des objectifs de contrôle militaire de la ville et des infrastructures portuaires<sup>80</sup>.

#### POUR NE PAS CONCLURE

230 Comme nous l'annoncions en début, cet article se veut résolument un *work in progress*. Il ne donne donc aucune espèce de conclusion à un travail de recherche étalé sur cinq ans et qui visait à défricher un sujet, ouvrir des pistes. Cependant, nous avons tenté ici, travers les premiers questionnements posés, de démontrer en quoi le « port colonial » est un objet heuristique. Nous avons aussi cherché à ouvrir des pistes de recherches que nous estimons stimulantes et qui, nous l'espérons, permettront de lancer des travaux comparatistes chez les historiens maritimistes travaillant sur d'autres espaces impériaux.

---

79 Mises par exemple en évidence par Caroline Herbelin dans sa thèse *Architecture et urbanisme en situation coloniale : le cas du Vietnam* (thèse de doctorat en histoire de l'art, sous la dir. de Flora Blanchon, université de Paris-Sorbonne, 2010).

80 Sur le cas d'Alger, voir Jean-Jacques Jordi & Jean-Louis Planche (dir.), *Alger (1860-1939). Le modèle ambigu du triomphe colonial*, Paris, Autrement, 1999 : « Les Français peinent à prendre ce port labyrinthe, les soldats ont grand mal à se repérer dans les dédales des petites rues aussi les premiers aménagements du paysage urbain ont avant tout une fonction militaire, il s'agit de sécuriser la ville ».

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au xviii<sup>e</sup> siècle  
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. L'Instrument naval

tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du xv<sup>e</sup> siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

xv<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au xix<sup>e</sup> siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique  
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux  
De la guerre d'Amérique à la Restauration  
1780-1830  
Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez  
Une concession française en Égypte  
1888-1956  
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale  
du xviii<sup>e</sup> siècle à nos jours  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes  
L'essor d'une grande compagnie de navigation française  
1851-1894  
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane  
1745-1805  
Robert Larin  
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer  
Le sixième continent  
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine  
Voyage à travers le monde particulier des galères  
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François Ier  
Recherches et documents d'archives  
Max Guérout & Bernard Liou



À la mer comme au ciel  
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne  
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes  
xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du xvii<sup>e</sup> siècle

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

27. Mer et techniques
26. Financer l'entreprise maritime
25. Le Navire à la mer
24. Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours
  - 22-23. L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xxe siècle
  21. Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine
20. La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir
19. Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du xixe siècle
  18. Travail et travailleurs maritimes (xviii-xxe siècle). Du métier aux représentations
  17. Course, piraterie et économies littorales (xve-xxie siècle)
  16. La Puissance navale
15. Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours
  14. Marine, État et Politique
  13. La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviiiè siècle
  12. Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux
- 10-11. La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation
  9. Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge
  8. Histoire du cabotage européen aux xvie-xixe siècles
  7. Les Constructions navales dans l'histoire
  6. Les Français dans le Pacifique
  5. La Marine marchande française de 1850 à 2000
  4. Rivalités maritimes européennes (xvie-xixe siècle)
  - 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne
  1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790



Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 28  
Sortir de la guerre  
sur mer

Olivier Chaline,  
Tristan Lecoq  
& Patrick Boureille

Lancée par les historiens de la première guerre mondiale et envisagée sous un angle principalement terrestre, la notion de « sortie de guerre » est-elle pertinente pour les conflits maritimes ? Si oui, de quelle manière ? Au-delà du retour des combattants et des mémoires du conflit, la logique de milieu se fait ici très fortement sentir. Les espaces ne sont pas les mêmes et les temporalités non plus. Comment faire savoir, parfois à l'autre extrémité du monde, que les hostilités sont suspendues ou s'achèvent ? Qu'advient-il des conditions de navigation et des circuits commerciaux, parfois redéfinis, propres au temps de guerre ? Le retour à la paix est-il si attrayant ? Que faire des navires de guerre désormais trop nombreux, ceux des vaincus mais aussi ceux des vainqueurs ? Et des personnels désormais inutiles ? Quelles leçons tirer du conflit, aussi bien en termes de matériels, que d'opérations navales ou de coopérations avec des alliés ? Autant de questions auxquelles répondent une série d'études, du Moyen Âge viking à la fin de la Guerre froide.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Couverture : Atelier Papier

25 €

979-10-231-0641-1