

# Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2410-1

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)



Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 30  
Les villes portuaires  
entre pouvoirs  
et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin  
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

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.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum  
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



**PRSH**  
Pôle de Recherche en  
Sciences Humaines et sociales  
Université La Havre Normandie

**MORSH**  
NORMANDIE - CAEN  
Maison de la Recherche  
en Sciences Humaines  
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ  
**U**  
LE HAVRE  
NORMANDIE

**HISTEMÉ**  
EA 7455 HISTOIRE  
EX-CRHO TERRITOIRES  
UNICAEN MÉMOIRES



# Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1650-vers 1815)

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratifiée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleux · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Lavielle, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

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 (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

### 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.....	6
Olivier Chaline	

## LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	



## **VARIA**

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147  
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173  
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale .....193  
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :  
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne .....217  
Camille Gontier

## **CHRONIQUE**

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice.....233  
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241  
Edern Olivier-Jégat

## **COMPTES RENDUS**

- Comptes rendus .....249

# Comptes rendus





Évelyne Bermond-Picot, *À vos marques. Les marques des marchands du XIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Villeneuve-d'Ornon, éditions G.L.I., 2020, 184 pages.

Nous connaissons de mieux en mieux le monde du négoce, les échanges et leurs circuits, les différentes formes de transports maritimes et fluviaux, mais les études restent encore trop limitées sur les arrimages des cargaisons, leur conditionnement et les marques. Sensibilisé par mes travaux notamment sur les approvisionnements de la Compagnie des Indes à la question des marques, j'ai souhaité, en voyant l'annonce sur le site du GIS d'Histoire et sciences de la mer de la publication du livre d'Évelyne Bermond-Picot, préfacé par Anne-Marie Cocula-Vaillières, en faire le compte-rendu. Ce livre, riche d'une nombreuse documentation, qui couvre plusieurs siècles avec une prédilection pour le XVI<sup>e</sup> siècle, avec de nombreux exemples en France, Angleterre, Empire, Suisse, permet de faire le point sur cette question.

La marque n'est pas la signature mais avec le temps, elle devient le cachet d'authentification qui peut s'y substituer dans certains cas, surtout quand la marque gravée sur une bague permet de l'imposer comme un tampon. Mais pour comprendre ce qu'est la marque, il faut comprendre sa finalité et son emplacement d'imposition.

C'est un usage pour l'authentification des documents de transport (charte-partie, connaissance) et des marchandises où elles sont inscrites et gravées sur les différents conditionnements (tonneaux, caisses, balles). C'est une précaution d'abord nécessaire pour l'identification et la récupération des cargaisons, et ensuite utile pour les expéditeurs qui confient à des maîtres et capitaines le destin de leurs marchandises. Quand les cargaisons d'un navire sont issues de plusieurs chargeurs, le connaissance, ou tout autre document notamment notarié, est rédigé de telle sorte que la marque figure en face du descriptif de la marchandise de chaque chargeur pour bien les distinguer. L'auteur précise en exemple que le texte indique que les barriques sont marquées de la marque inscrite en dehors du texte. Ces marques permettent aussi de distinguer dans une cargaison de vin les différentes qualités, le chargeur fournissant dans le connaissance la légende pour interpréter les marques apposées sur les barriques. Ces marques peuvent reproduire celles qui accompagnent la commande. Dans le cas de la compagnie des Indes, il s'agit de pouvoir différencier les marchandises commandées qui ne font que transiter par le port de Lorient à destination des comptoirs avec des sous-marques accolées à CDI qui sont les initiales de ceux-ci, des marchandises marquées CDI à l'usage du port de Lorient. « Le tout marqué et numéroté comme en marge », sur le connaissance permet, quand la cargaison arrive à destination d'identifier



clairement parmi les différents conditionnements, de boucaud, barriques, caisses et balles, les marchandises extrêmement diverses d'une cargaison.

Si sur les correspondances, la signature semble dominer largement, la marque figure outre la signature sur de nombreux documents notariés que présente l'auteur : contrat d'association, prêt à la grosse, prêt d'argent en général, vente, achat, mais aussi contrat de mariage, contrat d'apprentissage. L'autrice donne l'exemple de ces marques très stylisées qui sont déposées auprès des autorités pour se prémunir contre la fraude. Ainsi les marchands de la nation allemande de Lyon (originaires d'Augsbourg, Nuremberg, Ulm et Strasbourg) déposent en 1579 auprès des autorités un tableau de leurs marques pour la foire de Lyon. Elle publie également les tableaux au XVI<sup>e</sup> siècle des marques des marchands de Bilbao, des comtés de Cheshire et du Lancashire et la marque de Schröder et Schyller bien plus tard en 1887 déposée auprès du tribunal de Bordeaux.

250 Mais progressivement la marque devient une marque-signature qui figure sur les différents documents notamment à l'aide d'une bague gravée qui devient un véritable tampon. Cela favorise la diffusion du modèle du « quatre de chiffre » aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles. Elle est non seulement apposée sur les différents actes mais aussi inscrite ou gravée sur les différents conditionnements dans le Bordelais, en Savoie, Alsace, dans des villes marchandes suisses et allemandes. Cette marque est même utilisée par des pêcheurs des ports de la mer du Nord et de Baltique pour affirmer la propriété de leurs engins de pêche. Mais le « quatre de chiffre » sort du cadre strictement commercial pour devenir un marqueur social qui est appliqué sur les façades des résidences de marchands ou utilisé par les donateurs pour signifier leur financement de vitraux d'églises.

Cet ouvrage nous montre que notre lecture des documents marchands ne doit pas négliger ces signes d'appartenance des cargaisons. Ils nous informent sur les modalités et les procédures des transports et des relations commerciales entre partenaires. Ces marques peuvent éclairer le processus administratif de la fraude : le faux-connaissance pour déguiser certes la destination, mais aussi la composition de la cargaison, la falsification de la qualité d'un produit comme le vin, l'absence de déclaration d'une partie de la cargaison, les fausses identités. Si le port est lieu de contrôle, comment les autorités portuaires et douanières exploitent-elles ces marques pour vérifier la légalité et la conformité des opérations commerciales en confrontant la cargaison avec les documents d'accompagnement. Ce temps de la procédure apparaît très rarement dans les travaux fussent-ils excellents<sup>1</sup>.

Gérard Le Bouëdec,  
professeur émérite à l'université de Bretagne Sud

---

1 Marguerite Figeac-Monthus, Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite, ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s.)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p.

Gérard Rolloy, *Négociants bayonnais du XVIII<sup>e</sup> siècle. Commerce maritime et vie politique*, Paris, Les Indes savantes, « Le temps de l'histoire », 2018, 406 p.

Gérard Rolloy a multiplié dans cet ouvrage les extraits d'archives (avec beaucoup de correspondances), ce qui en fait un recueil documentaire riche. Et il les a utilisés pour bâtir une analyse qui se déploie chronologiquement, en trois étapes : une vie de relative sérénité dans les années 1750-1760 ; une activité troublée par la guerre maritime dans les années 1770-1780 ; et enfin une traversée tourmentée des années révolutionnaires jusqu'en 1794. C'est plutôt donc un demi-siècle qui est scruté dans le cadre de cette histoire qui entrecroise l'économie marchande et maritime, la sociologie et la politique.

En fait, il s'agit d'abord moins d'une histoire bayonnaise que d'une histoire internationalisée puisque le négoce de Bayonne est fort actif en Espagne, notamment à Cadix, par le biais de réseaux de redistribution des biens importés (cacao, cochenille, sucre, tabac, cuirs, etc.). Ce port-relais est une plateforme d'import-export vers le sud mais aussi vers l'Europe du Nord-Ouest. Aussi les aléas se multiplient-ils quand la guerre maritime vient perturber ces flux. Les déconvenues dues aux corsaires sont ainsi nombreuses, bien que des armateurs arment des corsaires français de leur côté (des frégates armées de canons). Et les échanges avec les pays neutres pâtissent de ces obstacles. Enfin, quand l'Espagne se joint à l'ennemi, sont remis en cause non seulement le commerce mais aussi la vie même des marchands bayonnais installés à Cadix (cité de soixante-cinq mille habitants contre seulement dix mille à Bayonne) et la tranquillité des zones basques frontalières, où des familles ont des propriétés. Sans se vouloir une histoire du négoce de cette cité-port, le livre ne manque pas de faire vivre les branches d'activité qui procurent revenus, fortune et position sociale aux dynasties familiales qui constituent le cœur de l'étude ; et les affaires de crédit sont elles aussi évaluées, en insistant sur les risques d'asymétrie d'information et l'enjeu de la confiance et du capital de réputation (p. 71, p. 150).

En effet, Gérard Rolloy suit deux douzaines de familles (Lalanne, Cabarrus, Laserre, Bretous, Batbedat, etc.) sur deux ou trois générations, celles qui constituent une communauté de bourgeoisies, d'affaires, d'influence. Elles sont les actrices de la chambre de commerce (créée en 1726), du tribunal de commerce, de la mairie (par le biais des échevins), de la bourse des marchands. Elles négocient entre elles les changements à apporter à l'équipement maritime, les règles de la vie marchande. Elles se concurrencent pour obtenir la ferme des revenus d'une cité mal gérée – attribuée en 1757-1769 à Bernard Laserre, d'une dynastie devenue quelque peu l'héroïne de cette enquête. Elles s'affrontent même à propos du maintien ou non du « port franc » qui permet à Bayonne de développer sa



fonction de « pôle-relais » (*hub* en anglais). Mais elles convergent le plus souvent quand il s'agit de déterminer des positions communes face aux désirs exprimés par les autorités parisiennes. Des stratégies matrimoniales classiques consolident l'entrecroisement bourgeois, et l'ouvrage devient alors une sorte de saga raisonnée de la consolidation de ces élites.

Malheureusement, cet essor et ces équilibres sont perturbés par la Révolution française. Certes, pendant quelques semestres, ces bourgeois jouent le jeu de la réforme, et le livre foisonne de documents relatant l'analyse des faits parisiens et locaux tout à la fois. De toute façon, ils continuent à tenir les rênes du pouvoir, et en 1791-1792, Charles Laserre est même élu maire puis président du tribunal de commerce, en pleine marche vers la République. Puis il faut louvoyer afin de tenir compte du rééquilibrage du pouvoir, avec une assemblée populaire parfois véhémement et exigeante, des autorités militaires renforcées et les effets des mutations de l'exécutif à Paris. Gérard Rolloy soupèse avec doigté ces adaptations et parvient à déterminer la philosophie de ces élites : elles rejettent le « modérantisme » qui condamne les nouveaux pouvoirs ; elles réussissent à forger un corpus d'idées qu'on pourrait qualifier de centre gauche, avec prudence et lucidité, en plaidant sans cesse pour la préservation de la liberté des marchés, mais en s'accommodant d'autant plus mal de la pression des « sections parisiennes » qu'elle s'exerçait au détriment de la liberté économique (p. 371).

252

Toutefois, le durcissement du régime des montagnards les place soudain dans le champ de la suspicion contre les « accapareurs », les manipulateurs des prix des biens de consommation. Un contrôle strict s'abat sur les échanges maritimes afin de veiller à ce que les marchands n'exportent pas des marchandises qui pourraient être utiles à la population. Et, finalement, Laserre est lui-même arrêté en septembre 1794 et exécuté... Mais le livre s'interrompt soudain, sans qu'on sache si ces élites marchandes, foncières et immobilières ont pu prendre leur revanche en 1795-1798 et quel a été leur rôle sous le Directoire et le Consulat.

Hubert Bonin,  
Sciences Po Bordeaux & GREThA-Bordeaux Université

Arnaud Bartolomei, *Les Marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1828)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2017, 416 p.

Cet ouvrage, fruit de la thèse d'Arnaud Bartolomei, maître de conférences à l'université Côte d'Azur, se propose d'étudier la communauté marchande française établie dans la ville de Cadix, capitale du commerce hispano-américain, dans une période de crise allant de 1778, année de l'instauration du *comercio libre*, à 1828, après l'indépendance des colonies espagnoles d'Amérique et la disparition de toute réglementation relative à la Carrera de Indias. Pour ce faire, l'auteur met en lumière la vie, les pratiques et la capacité de résistance de ce groupe marchand à une époque où ses positions dans le grand commerce hispano-américain se trouvaient menacées. À partir de l'étude d'un groupe d'environ cinq cents marchands français, Arnaud Bartolomei analyse la manière dont les acteurs économiques étaient amenés à se déterminer et à se positionner dans la période tourmentée de la Révolution française, des guerres napoléoniennes et de l'émancipation des colonies espagnoles d'Amérique.

L'ouvrage s'inscrit dans la continuité d'une production historiographique déjà riche relative aux situations de crise et de déclin marchand à l'époque moderne. Ainsi, l'étude de Manuel Covo sur les négociants huguenots ou celle de David Hancock sur les commissionnaires écossais mettent en évidence l'attitude des acteurs économiques en situation d'échec. De plus, les communautés négociantes étrangères établies en Espagne aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles ont fait l'objet de nombreux travaux. Que l'on songe aux analyses de Didier Ozanam, Antonio García Baquero, Pedro Collado Villalta ou Manuel Bustos Rodríguez, ces études ont permis d'approcher le poids économique et l'organisation des Français, qui formaient la communauté marchande étrangère la plus prospère parmi les colonies étrangères de la ville andalouse. Arnaud Bartolomei prolonge et renouvelle ces travaux en mettant plus précisément en lumière les logiques de décision de ces acteurs économiques en période de crise à partir de l'étude de leur environnement familial, social et culturel. L'ouvrage met en exergue un repli général mais également l'hétérogénéité de ces marchands et de leurs attitudes face à ces difficultés.

La description des mécanismes et des flux commerciaux polarisés par Cadix font ressortir la centralité du port andalou dans les réseaux d'échanges hispano-américains. Cadix détenait en effet le monopole du commerce colonial espagnol depuis 1679, avantage renforcé par le transfert de la Casa de Contratación en 1717. S'appuyant sur les archives d'une vingtaine de maisons de négoce, l'analyse fait ressortir les avantages comparatifs spécifiques de ces réseaux marchands. Malgré la perte du monopole gaditan avec les décrets du *comercio libre* en 1778, la mise en œuvre d'un tarif douanier protectionniste et la fin de privilèges douaniers – comme le *Convenio d'Eminente* – ou encore les aléas du contexte international, le commerce gaditan demeura dans un premier temps

prospère en raison de l'ancienneté et de l'importance de ses colonies étrangères qui animaient les échanges transatlantiques. Selon Arnaud Bartolomei, la rupture décisive n'intervient qu'en 1823, avec la mise en place d'échanges directs entre les négociants européens et les nouvelles républiques américaines.

Le maintien relatif des positions commerciales françaises à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle traduit alors la capacité d'adaptation des négociants. Plusieurs maisons diversifient leurs activités et mettent en œuvre de nouvelles stratégies afin de survivre. Elles s'impliquent notamment dans le commerce des produits manufacturés anglais ou des toiles de Silésie. De même, la course apparaît comme une activité rentable à l'époque du blocus britannique. Cependant, le déclin de la colonie est manifeste dans les années 1790, après l'exécution de Louis XVI, la rupture des relations diplomatiques franco-espagnoles et du commerce hispano-américain. La communauté marchande ne parvient pas à maintenir les avantages dont elle bénéficiait.

254

Dans un dernier chapitre très réussi, l'auteur analyse les relations de ces étrangers avec leur environnement social local, entre désir d'intégration et volonté de retour en France. Arnaud Bartolomei envisage la question plus générale de la condition des étrangers en Europe à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Par exemple, les procédures de naturalisation et les mariages avec des femmes espagnoles permettaient aux Français de s'immiscer dans le commerce de la Carrera de Indias, que la législation espagnole réservait aux seuls Espagnols. En dépit du contexte tourmenté des années 1790 et des premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, une minorité décide néanmoins de demeurer à Cadix en raison des attaches familiales, des liens noués et de l'intégration de ces individus dans la société gaditane. L'ouvrage apporte ainsi une contribution à la délicate question de la fabrique du national en situation d'extranéité, des stratégies identitaires des Français et de leur insertion au sein des communautés locales. L'auteur montre ce que supposait, pour ces individus, le fait de demeurer à Cadix, de faire le choix de l'intégration ou, au contraire, du départ.

L'ouvrage d'Arnaud Bartolomei constitue ainsi un apport historiographique précieux et essentiel. Grâce à un vaste travail documentaire, l'étude apporte un regard renouvelé sur la présence commerciale française dans le monde hispanique au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. L'auteur s'appuie sur une bibliographie riche et des sources françaises et espagnoles variées. Riche par la documentation exploitée, l'ouvrage présente de surcroît de réelles qualités pédagogiques ; les trente-sept figures ainsi que les dix-sept annexes judicieusement sélectionnées constituent un outil précieux. Évitant les simplifications et les facilités, l'auteur donne à voir les dynamiques, les stratégies et la capacité de résistance d'un monde marchand en situation de repli.

Sylvain Lloret

Agrégé d'histoire-géographie, docteur en histoire moderne

Robert Bickers, *China Bound. John Swire & Sons and its World (1816-1980)*, London, Bloomsbury, 2020, 534 p.

Le quasi bicentenaire de la société John Swire & Sons (JSS), créée en 1816 à Liverpool, a fourni au spécialiste de l'histoire chinoise Robert Bickers, de l'université de Bristol, de quoi analyser comment elle est devenue l'un des géants économiques de Chine et d'Asie du Sud-Est. Il s'est notamment servi des archives transmises à la SOAS (London University-School of Oriental and African Studies). Les cités-ports chinoises ont gardé la mémoire des *hongs*, les grandes sociétés commerciales, d'abord autochtones – d'où le musée des *hongs* à Canton/Guangzhou –, puis étrangères, notamment à Hong Kong, avec Jardine Matheson, Inchcape et Butterfield & Swire, qui rayonnaient dans les concessions étrangères en Chine, en liaison avec leurs banquiers et grâce à leurs compradors, les gérants des relations avec les communautés d'affaires locales<sup>2</sup>.

255

## UN LEVIER DE LA THALASSOCRATIE ANGLAISE

Les forces commerciales des cités-ports anglaises se font les leviers de la thalassocratie britannique en Chine, dans la colonie de Hong Kong et dans les concessions. Richard Swire, son frère Samuel et son cousin John saisissent l'opportunité d'y construire une aire d'influence européenne en partant de Canton, en pleine expansion démographique et économique ; deux fils de John, William et John Samuel, prennent la relève, d'où le nom John Swire & Sons (JSS).

JSS perce en tant que grande société transocéanique, par le biais d'une activité de navigation entre Liverpool (avec une ligne directe rejoignant Guangzhou dès 1836), puis aussi Londres, et l'Asie-Pacifique. L'armement maritime devient le socle de la compagnie jusqu'à nos jours, d'abord entre la métropole (Liverpool, puis Londres) et les ports de l'Asie-Pacifique et de la mer de Chine, grâce à l'Ocean Steam Ship Company. La filiale China Navigation Company relie Hong Kong, Shanghai et les ports à concession, et elle dessert les escales du Yang Zi ; une société en partenariat (avec Holt), Blue Funnel, unit Hong Kong et le Japon, puis aussi divers pays ou colonies du Pacifique – dans le cadre d'un cartel établi en 1879 par les compagnies concurrentes ; s'y ajoute en 1900 un grand chantier naval à Hong Kong, pour la construction et la réparation de navires. Outre les trajets des Européens entre l'Asie et le Royaume-Uni, des navires du groupe transportent des

2 Voir les liens <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/488add48-3533-4a5d-96c1-f4d7938b6473> et <https://swirenews.swire.com/200Anniversary/index.html>.



migrants chinois vers l'Australie et Singapour, et pendant quelques années vers l'Afrique du Sud, en une imbrication entre les outre-mers des intérêts britanniques.

256

Les cargos bénéficient surtout des échanges de marchandises et denrées entre l'Europe et l'Asie et de la collecte des cargaisons le long des côtes et en amont des fleuves jusqu'aux ports importants par des réseaux de bateaux de cabotage (*feeders*). Cette complémentarité est évidente puisque JSS se lance dans le négoce grâce à une association entre deux familles, d'où Butterfield & Swire en 1867, avant que les Butterfield se retirent dès 1868. Elle contrôle des entrepôts et quais spécialisés à Shanghai (1866) et Hong Kong (1870) puis dans diverses cités-ports de Chine, au fur et à mesure de la pénétration au cœur de la vie marchande de ce pays. Sa première vocation est de distribuer des produits britanniques, lainages et cotonnades, puis toute une gamme de produits européens dans le large outre-mer de l'Est asiatique, en échange de thé, d'étain ou de tabac asiatiques ; puis la diversification des flux développe plus encore cette activité. Armement maritime et négoce unissent leurs moyens pour approvisionner les troupes britanniques lors des guerres civiles chinoises quand elles doivent défendre les bastions des concessions (comme en 1863-1866 ou dans les années 1920), lutter contre la piraterie fluviale ou maritime, ou affirmer la présence du pouvoir hégémonique de la thalassocratie londonienne en mer de Chine.

Certes, il faut parfois lutter contre l'expression du ressentiment nationaliste chinois, comme à Guangzhou ou sur le Yangzi dans les années 1870 ; mais peu à peu la cohabitation entre les firmes britanniques et chinoises s'établit et leurs intérêts s'entremêlent grâce au commerce d'entrepôt et aux réseaux des compradors. À Hong Kong, par chance, le statut colonial facilite l'expansion de JSS : en transférant des techniques utilisées à Liverpool, elle y construit la plus grande sucrerie d'Asie en 1881 et le sucre Taikoo perce en Chine urbaine ouverte à de nouveaux modes de consommation.

## UN CAS D'ÉTUDE EN HISTOIRE D'ENTREPRISE

Robert Bickers ne consacre pas d'analyses structurées à soupeser la stratégie du groupe. Il en attribue l'impulsion aux intuitions des dirigeants, aptes à appréhender le potentiel offert par tous ces marchés asiatiques. Il ne mobilise pas les outils du champ qu'est l'*histoire d'entreprise*. Manque en particulier une reconstitution des comptes et du chiffre d'affaires du groupe et de ses filiales et des effectifs du personnel administratif. Mais ses récits finissent par aboutir au même résultat quand ils apprécient les avancées tactiques dans tel ou tel port, les opportunités de diversification saisies quand sont anticipées des possibilités de

développement, et, souvent, la façon dont JSS dessert l'étau concurrentiel, soit par la négociation d'accords ou d'ententes, soit en approfondissant ses relations avec ses agents chinois (et aussi japonais et australiens), tout en gardant son enracinement dans les communautés de Liverpool et désormais aussi de Londres.

Une bonne gestion explique que JSS résiste aux récessions et crises bilanciellelles qui éliminent une majorité de concurrents et elle se crée un capital de réputation en tant que « grand et ancien », en chinois : Taikoo. Sa force est de développer des réseaux de relations avec les diverses communautés d'affaires en Angleterre et en Chine, puis aussi à Yokohama et en Australie. Son esprit d'entreprise la pousse à se diversifier et à pénétrer les réseaux fluviaux chinois. La consécration est obtenue quand le siège est transféré de Liverpool à Londres en 1880 : elle devient l'un des symboles de la réussite de la thalassocratie impérialiste en Asie-Pacifique. Comme Jardine Matheson, Swire aura incarné la puissance de feu du capitalisme britannique en Asie-Pacifique, dans les concessions chinoises, mais aussi dans les fleurons du Commonwealth (Australie, notamment), que ses compagnies maritimes reliaient entre elles.

Au-delà de la reconstitution des carrières des hauts cadres d'origine européenne, Robert Bickers analyse aussi les relations sociales à l'intérieur des sociétés du groupe, leur mode de recrutement local, pour la main-d'œuvre de base, leur aptitude à prendre en compte les corpus de mentalités au sein d'un système de soumission double, à la fois celui des entreprises et celui du pouvoir colonisateur. Une forme banale de paternalisme autoritaire prévaut, mais les quelques milliers de salariés chinois employés dans les ports maritimes ou fluviaux (dans les entrepôts et sur les quais, dans les deux usines) accèdent à un niveau de vie plus stable que l'emploi informel dominant dans l'économie grise des grandes villes. Il décrit également l'enracinement de JSS dans ses espaces d'action, par le biais des compradors et de leurs agents, des courtiers maritimes, et aussi grâce aux portefeuilles de relations construits autour des lieux de sociabilité européenne (clubs, etc.). L'entrecroisement informel des cultures et des réseaux a sans cesse consolidé le groupe.

## LA RECONVERSION PROVOQUÉE PAR L'HISTOIRE CHINOISE

JSS et ses filiales sont confrontées à la guerre civile et à la guerre contre le Japon dans les années 1930. Elles doivent louvoyer avec les autorités japonaises entre 1937 et 1945, négocier comment survivre et surtout préserver le personnel. Puis l'écroulement du système impérialiste européen en Chine après la victoire communiste explique le repli contraint du groupe JSS. On doit d'abord négocier durement avec le nouveau pouvoir afin d'assurer le transfert des actifs et du passif, d'où des indemnités à payer avant d'obtenir le droit de rapatrier les cadres pris en otages sur place, comme ceux qui ne peuvent quitter Shanghai qu'en juin 1955.

Une nouvelle stratégie prend corps. L'abandon du trafic côtier ou fluvial (Yangzi, rivière des Perles) et l'étatisation de l'économie expliquent que JSS délaisse désormais l'activité de négoce. Elle s'affirme en actrice de la transformation de Hong Kong en un pivot de l'outre-mer britannique où celui-ci entame son redéploiement jusqu'à la réintégration en Chine en 1997 : Jock Swire (président jusqu'en juin 1966) y séjourne en février-mai 1946 afin d'esquisser le redéploiement de son groupe ; ses intérêts convergent avec ceux d'un autre symbole de la puissance britannique dans cet outre-mer, HBSC (Hong Kong & Shanghai Banking Corporation), d'où un partenariat constant. Elle tire parti du boum des échanges commerciaux suscité par la puissance démographique et industrielle d'une Hong Kong érigée en grande métropole de l'économie asiatique mondialisée, et ce, avec le concours persistant et efficace. Pendant un demi-siècle, l'armement maritime CNC anime depuis la cité-port des liaisons sur le Pacifique ; le chantier naval tient bon, mais la concurrence japonaise et sud-coréenne impose une fusion avec un concurrent en 1973 dans United Dockyards (trois mille deux cents salariés). Enfin, CNC ne rate pas la révolution de la conteneurisation à partir du tournant des années 1970. Ces succès justifient que JSS commémore glorieusement en 1967 le centenaire de son installation à Hong Kong.

Un grand tournant est pris quand JSS décide de se lancer dans l'aviation ; tandis que la société britannique BOAC gère des liaisons mondiales, elle lance quant à elle Cathay Pacific Airlines, qui se spécialise dans les relations entre Hong Kong et l'ensemble de l'Asie-Pacifique. Malgré des batailles concurrentielles parfois intenses, CPA réussit à s'imposer en animatrice des circuits entre la colonie britannique et nombre de pays du Pacifique, comme l'Australie ou la Malaisie, mais aussi le Japon, la Corée ou l'Inde : de 9 345 en 1949, le nombre de passagers transportés bondit à 504 369 en 1969 et 2 880 000 en 1980.

## UNE FIRME PUISSANTE DANS UNE ASIE MONDIALISÉE

Dorénavant, au XXI<sup>e</sup> siècle, JSS s'est érigée en partie prenante dynamique et réactive de la mondialisation de l'Asie-Pacifique, en puissance maritime et aérienne, tout en restant enracinée à Hong Kong, en particulier avec une grosse société d'investissements immobiliers (Swire Properties), qui a débuté par la mise en valeur des espaces portuaires délaissés par les filiales. Elle a réussi à évoluer des outre-mers impérialistes (Hong Kong, concessions en Chine) et des cités-ports chinoises aux territoires globalisés d'une Asie animatrice de la croissance mondiale, sans être éliminée par ces mutations : le *hong* du XIX<sup>e</sup> siècle a échappé au darwinisme capitaliste en sachant réinventer son portefeuille d'activités stratégiques.

R. Bickers montre bien les parcours stratégiques suivis par la direction de JSS. Cette mue est symbolisée par le nouveau nom de Swire Group adopté

en janvier 1974 et par des effectifs de cent trente mille salariés en 1980. Les états-majors évoluent fortement. D'une part, les relève transgénérationnelles s'effectuent, sans secousses : la firme reste familiale, mais s'adapte au grand capitalisme, dans le cadre d'une « organisation de firme » ramifiée du haut de la société mère aux filiales importantes. D'autre part, son envergure de transnationale exige la constitution de groupes de hauts dirigeants managériaux, d'où l'appel progressif à de plus en plus de diplômés de grandes universités ou écoles et d'où aussi la diversification ethnique et nationale : un mode de gestion de carrières et de professionnalisation se développe. Elle reste ancrée à Londres et Hong Kong, mais sa culture d'entreprise devient beaucoup plus ouverte et plurielle ; cela s'exprime d'ailleurs dans des supports de communication institutionnelle qui se multiplient, comme des journaux internes.

À la fois saga familiale relatant les aventures capitalistes et impérialistes en Asie du Sud-Est et en Chine et histoire d'entreprise déployant et adaptant des stratégies solidement conduites, le livre de Robert Bickers fournit un pan fort utile à la compréhension des systèmes productifs qui se sont succédé dans cette aire géoéconomique.

Hubert Bonin,  
Sciences Po Bordeaux & GREThA-Bordeaux Université

#### EN COMPLÉMENT

- Sheila Martiner & Francis Hude, *The Senior John Samuel Swire (1825-1898). Management of the Far Eastern Sipping Trades*, Liverpool, Liverpool UP, 1967.
- Weng Eang Cheong, *Mandarins and Merchants: Jardine Matheson & Co, a China Agency of the Early Nineteenth Century*, London & Malmö, Curzon Press, 1978.
- Maggie Keswick (dir.), *The Thistle and the Jade: A Celebration of 150 Years of Jardine Matheson & Co*, London, Octopus Books, 1982.
- Stephanie Jones, *Two Centuries of Overseas Trading: The Origins and Growth of the Inchcape Group*, London, Basingstoke, Macmillan, coll. « Studies in Business History », 1986.
- Robert Blake, *Jardine Matheson: Traders of the Far East*, London, Weidenfeld & Nicholson, 1999.
- Howard Cox, Huang Bioa & Suart Metcalfe, « Compradors, Firm Architecture and the "Reinvention" of British Trading Companies: John Swire and Sons' Operations in early twentieth-century China », *Business History*, vol. 45, n° 2, avril 2003, p. 15-34.
- Malcom Falkus, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*, London, Palgrave Macmillan, 1990.
- Gavin Young, *Beyond Lion Rocks: The Story of Cathay Pacific Airways*, London, Hutchinson, 1988.

## CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –  
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de  
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée  
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes  
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-  
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;  
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87  
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la  
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.



## 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 XVI<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> siècle

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 I<sup>er</sup>*  
*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

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
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 XX<sup>e</sup> 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 XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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 XVIII<sup>e</sup> 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 XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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 (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*