

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 · La transformation mondialisée de La Ciotat dans la deuxième moitié du XIX^e siècle... · Kalliopi Vasilaki
ISBN 979-10-231-3856-6

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes maritimes
(XIX^e-XX^e siècles)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 33
Une mise en connexion
du monde

Jean-François Klein,
François Drémeaux
& Thomas Vaisset (dir.)

La propulsion à vapeur prend son essor au cours du XIX^e siècle et bouleverse les conditions de la navigation commerciale. Elle permet le développement de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. En quelques décennies, la révolution de la vapeur participe à une nouvelle forme de mise en connexion du monde dont les paquebots et les grandes lignes maritimes sont tout autant les vecteurs que les acteurs.

Il convenait donc que la *Revue d'histoire maritime* revienne sur cette histoire d'autant que de récents travaux commencent à modifier l'approche que l'on avait de ces phénomènes. Cette thématique de la mise en connexion du monde par l'intermédiaire des paquebots et des lignes maritimes est ici saisie à l'aune des problématiques de l'histoire culturelle, de l'histoire de la colonisation et de l'histoire (trans-)impériale.

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.

Revue d'histoire maritime

33

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes
maritimes (XIX^e-XX^e siècles)

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

© Sorbonne Université Presses, 2023

ISBN : 979-10-231-0740-1

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 & Mathias Tranchant

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 (31-32) était consacré aux « Musées maritimes et identités ».

Le prochain numéro (34) aura pour thème « Mer et migrations ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Chaline, Olivier Forcade, Jean-François Klein, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Sylviane Llinares †, Sylvia Marzagalli, Christophe Prazuck, Mathias Tranchant, Thomas Vaisset.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, 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	

UNE MISE EN CONNEXION DU MONDE.

PAQUEBOTS ET GRANDES LIGNES MARITIMES, XIX^e-XX^e SIÈCLES

Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes, XIX ^e -XX ^e siècles.....	11
Jean-François Klein, François Drémeaux & Thomas Vaisset	
L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques, première moitié du XIX ^e siècle.....	17
Jean-Baptiste Schneider	
Relier les antipodes : la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie de la Compagnie des Messageries maritimes.....	33
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes	
La transformation mondialisée de La Ciotat dans la deuxième moitié du XIX ^e siècle : les Messageries maritimes comme trait d'union impérial.....	53
Kalliopi Vasilaki	
Compétition en Méditerranée occidentale : Port-Vendres, Cette et la question du service maritime postal en direction de l'Algérie (1870-1893).....	73
Philippe Lacombrade	
Les marins coloniaux employés par les compagnies maritimes impériales britanniques (1860-1945).....	89
Justine Cousin	
Les Messageries maritimes au-delà de Suez au début du XX ^e siècle : lutttes syndicales et souveraineté dans les zones grises de l'Empire français.....	107
Charles Bégué Fawell	
Une traversée de l'océan Pacifique sous tension : les engagés sous contrat vietnamiens à bord du <i>Saint-François-Xavier</i> (1922-1927).....	123
Sarah Mohamed-Gaillard	
Le personnel du <i>France</i> : une aventure transatlantique.....	137
Anthony Fournier	
MARCOMO, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes.....	155
François Drémeaux & Thomas Vaisset	

VARIA

Journaux de campagne et <i>logbooks</i> au temps de la guerre d'Indépendance américaine	
1. Les journaux français	165
Olivier Chaline	
2. Les <i>logbooks</i> britanniques	179
Richard Harding	
3. Croisons les sources	189
Olivier Chaline	
Le premier <i>cuirassé</i> japonais – le <i>Stonewall</i> – et la guerre civile japonaise de 1868-1869	197
Éric Seizelet	

CHRONIQUE

Sous le sceau du secret. Les coopérations internationales des Chiffres britannique et français, militaires et navals pendant la première guerre mondiale	223
Agathe Couderc	

COMPTES RENDUS

Caroline Le Mao & Claire Steimer (dir.), <i>Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre- mer</i> , Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 2022, 275 p.	235
Frédéric Mantiene, <i>Marins et protestantisme à La Tremblade et environs (XVI^e-XVIII^e siècle)</i> , Paris, Les Indes savantes, 2 ^e éd. revue et augmentée, 2022, 230 p.	238
Éric Schérer, <i>Les Marins français 1789-1830. Étude du corps social et de ses uniformes</i> , Paris, Bernard Giovanangeli éditeur/ musée national de la Marine, 2021, 255 p.	239

Une mise en connexion du monde

Paquebots et grandes lignes
maritimes, XIX^e-XX^e siècles

Textes rassemblés par
Jean-François Klein, François
Drémeaux & Thomas Vaisset

LA TRANSFORMATION MONDIALISÉE DE LA CIOTAT
DANS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE :
LES MESSAGERIES MARITIMES COMME TRAIT D'UNION IMPÉRIAL

Kalliopi Vasilaki

Chercheuse postdoctorale

Institut d'études méditerranéennes (IMS/FORTH), Réthymnon, Grèce

Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, les compagnies de navigation à vapeur et leurs paquebots, en tant qu'acteurs fondamentaux de l'impérialisme et du processus de mondialisation, influencent la formation d'un nouveau système de transport, et une nouvelle perception des liens de connexion du monde¹. La mer Méditerranée est positionnée au centre des réseaux de transports maritimes et les paquebots, portant cargaisons, passagers de toutes classes, troupes militaires et ouvriers, la relie au monde entier². L'ouverture du canal de Suez (1869) et la connexion constante et rapide offerte par les bateaux à vapeur génèrent de nouvelles perceptions et suscitent un lien fort avec des cultures alors moins bien connues³. D'une part, dans le cadre de la mobilité géographique des travailleurs de la mer, les marins européens commencent à voyager en Extrême-Orient sur les lignes maritimes qui sont créées successivement. De l'autre, des ouvriers métropolitains stationnent dans les terres colonisées pendant plusieurs années, afin de travailler dans les chantiers navals publics comme privés qui y sont installés. En outre, des personnalités du monde entier effectuent des visites officielles dans les ports et chantiers méditerranéens, et les équipages étrangers des paquebots, constitués d'Arabes, de Chinois, de Somaliens, de Vietnamiens, de Malgaches et d'Indiens, travaillant en salle des machines, en cuisine et au service, débarquent dans les ports européens, offrant ainsi de nouvelles représentations à la perception occidentale

- 1 Claire Laux & Jean-François Klein, « Ports in a colonial situation: questioning the relevance of a concept. The case of the French Empire from the 16th to the 20th century », en ligne : <http://www.histoire-maritime.org/modules/kameleon/upload/Laux-Klein-GB.pdf>, consulté le 13 août 2022. Voir également Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale (xvi^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2015.
- 2 Christopher A. Bayly, *La Naissance du monde moderne (1780-1914)*, Paris, Le Monde diplomatique/éditions de l'Atelier, 2007.
- 3 Caroline Picquet, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Perrin, 2009.

de l'Extrême-Orient⁴. Ces mobilités dans le bassin Méditerranéen et dans le monde entier influencent non seulement l'économie et les transports maritimes, de même que la géopolitique mondiale, mais aussi les échanges culturels.

Dans la Méditerranée française, les ports impliqués dans ce nouveau modèle voient leurs économies, leurs sociétés et leurs cultures se transformer radicalement. Un exemple de ce changement est offert par La Ciotat qui, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, est convertie en centre technique de la Compagnie des Messageries maritimes (CMM). Ce petit port provençal de cinq mille habitants en 1851, entouré de falaises et de montagnes, coïncé entre le grand port de commerce qu'est Marseille et celui, militaire, de Toulon, et dépourvu de trafic commercial important, a réussi, dès le Second Empire, à s'intégrer dans les dynamiques impériales. Pour cela, un seul acteur, la CMM, joue un rôle décisif. En tant qu'instrument impérial de l'État français, la compagnie transforme le port et conduit la ville à un bouleversement socio-culturel fondamental. Dans ce contexte, cet article vise à examiner la globalisation économique et culturelle d'un petit port français, consécutive à l'intégration dans la ville d'une des plus grandes compagnies de navigation à vapeur.

54

LES MESSAGERIES MARITIMES, PRINCIPAL FACTEUR DE LA TRANSFORMATION DE LA CIOTAT

La CMM révolutionne les transports maritimes en France⁵. Dès sa fondation, l'un des principaux objectifs de la compagnie est la formation d'une flotte puissante et compétitive pour les activités opérationnelles. Dans la convention de 1851, des clauses réglementaires particulières font référence à la flotte de la

4 Durant la révolution industrielle, les marines européennes ont été autorisées à employer à bord des navires des non-Européens, principalement des Arabes, des Indiens, des Chinois et des Somaliens, qui travaillaient sous les ponts, dans la chaleur étouffante de la salle des machines où la température pouvait monter à plus de 60 °C, et au service (restauration, cuisine, cabines et salons). Voir Gopalan Balachandran, « Les marins indiens et leurs univers (1870-1949) », *Le Mouvement social*, n° 241, octobre-décembre 2012, p.65-84, et *id.*, *Globalizing Labour? Indian Seafarers and World Shipping, (ca 1870-1945)*, New Delhi, OUP India, 2012. Voir également dans le présent dossier les contributions de Justine Cousin et Charles Bégué Fawell.

5 La compagnie a été créée sous le nom de Service maritime des messageries nationales, nom changé en Compagnie des messageries impériales pendant le Second Empire, pour devenir Compagnie des messageries maritimes au début de la Troisième République. Voir Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007, et Paul Bois, *Le Grand Siècle des Messageries maritimes*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1991.

compagnie : « Il faut que pour assurer l'exactitude absolue des départs, l'armateur entretienne un arsenal complet et des navires en surnombre toujours armés et prêts à remplacer ceux que mettent hors de service les accidents inévitables d'une navigation active et pleine de périls⁶. » L'Acte de Navigation de 1793 impose en effet aux navires de porter le pavillon français et exige également leur construction dans les chantiers navals français⁷. Par conséquent, à partir du milieu des années 1850, il est impératif pour la compagnie de s'engager dans des projets réguliers de construction ainsi que dans des travaux de réparation et d'entretien de la flotte opérationnelle⁸. Compte tenu de l'absence, à cette époque, de grands complexes industriels de construction navale en France, ainsi que de la nécessité d'établir des services rapides et réguliers, il est essentiel pour les Messageries nationales de créer et de maintenir un centre complet et efficace de construction et de réparation navale. En 1851, dans une volonté d'intégration verticale de la production, la compagnie achète le site de chantier naval de La Ciotat⁹, précédemment détenu par Louis Benet¹⁰. Elle y établit sa direction des ateliers de réparation et de construction avec une administration distincte, toujours confiée à un ingénieur du génie maritime. La direction de La Ciotat est reliée au siège parisien, ainsi qu'à la direction d'exploitation de Marseille, le port principal d'armement des Messageries maritimes.

La modification économique de La Ciotat entraîne une croissance industrielle – avec notamment un pôle naval très innovant et une infrastructure portuaire élargie – qui modifie le caractère du port. À partir des années 1850, les chantiers navals connaissent une vaste expansion spatiale liée à un développement significatif des installations industrielles. De 1851 à 1916, le site industriel des

6 Archives French Lines & Compagnies (désormais AFLC), 1997-002-5199, assemblée générale des actionnaires, 31 mai 1856.

7 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes*, op. cit., p. 198.

8 AFLC, 1997-002-5199, assemblée générale des actionnaires, 31 mai 1856.

9 Les négociations pour l'achat des chantiers ont déjà commencé en 1850 et sont concrétisées à Paris en juin 1851, pendant l'Exposition universelle. L'administration des Messageries nationales à La Ciotat commence à tenir des registres détaillés des entrées d'ouvriers aux chantiers dès octobre 1851. Cependant l'installation de la compagnie dans la ville pourrait avoir eu lieu avant octobre. Voir les archives du Musée ciotaden (désormais AMC), fonds des Messageries maritimes, registres Entrées, registre M1 (1851-1859), et Kalliopi Vasilaki, *The Maritime Community of La Ciotat (1850-1914)*, thèse sous la dir. de Sokratis Petmezas, Réthymnon, université de Crète, 2021, p. 105-108.

10 Pour la période de Louis Benet à La Ciotat et l'émergence des chantiers navals industriels, voir Olivier Raveux, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 1998, p. 133-218; Xavier Daumalin & Marcel Courdurié, *Vapeur et Révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1997, p. 146-183; Kalliopi Vasilaki, *The maritime community of La Ciotat*, op. cit., p. 57-98.

Messageries maritimes se développe à grande vitesse, passant de 40 000 à près de 110 000 m². Des fonderies, des ateliers de chaudronnerie et de métallurgie, des magasins, des hangars, des cales de construction, un bassin de radoub, ainsi qu'une cité ouvrière, apparaissent autour du port (fig. 1). De 1851 à 1916, le site de La Ciotat emploie de deux à trois mille ouvriers de façon fluctuante, selon les cycles de la production navale¹¹. Au total, 99 navires d'une jauge brute de 324 836 tonneaux sont construits à La Ciotat au cours de cette période, en suivant toujours au plus près les innovations technologiques en matière de construction navale¹².

56

Dès le début de la formation de la compagnie, une autre unité de réparation navale et un atelier de machines marines sont établis dans le quartier marseillais des Catalans. En 1864, à la suite de l'expansion des services et des lignes maritimes de la compagnie, ainsi que de l'ouverture du canal de Suez, cette dernière implante un deuxième chantier naval annexe avec des ateliers à proximité du canal. Dans un domaine d'environ 1,3 ha cédé à la compagnie par le vice-roi d'Égypte, les Messageries établissent une base technique, un bâtiment administratif, plusieurs ateliers annexes et des logements destinés au personnel européen. Ce chantier est destiné à répondre aux besoins d'entretien et de réparation des navires faisant route vers l'Asie orientale (Saigon, Shanghai en 1862 puis Yokohama dès 1864). Cette succursale est dépendante du centre technique de La Ciotat, qui lui fournit le plus souvent le plan des travaux à entreprendre, les matières propres à les exécuter, les chaudières et les principales pièces de rechange à mettre en place¹³. Indice de l'intérêt grandissant de la France pour la région, la CMM crée la même année des ateliers auxiliaires à Saigon pour l'entretien des bâtiments qui, attachés au port cochinchinois, desservent les embranchements de Shanghai-Yokohama et de Manille¹⁴ (fig. 2). Pendant le Second Empire, un autre chantier de réparation s'établit à Bordeaux, quai de Bacalan, afin de servir les besoins des navires des lignes transatlantiques de la CMM¹⁵. Tous ces chantiers et ateliers sont toujours

11 AMC, fonds des Messageries maritimes, registres Entrées, M1-P9 (1851-1916).

12 Pour les navires construits, voir : AFLC, 1997-002-4714, navires construits à La Ciotat pour les *Messageries maritimes* (1851-1915), et Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes*, *op. cit.*, p. 789-799. Pour les mutations des villes portuaires françaises pendant cette période, voir les travaux de Bruno Marnot, notamment *Les Villes portuaires et maritimes en France XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

13 AFLC, 1997-002-5199, assemblée générale des actionnaires, 4 juin 1864.

14 *Ibid.* Voir Dominique Barjot & Jean-François Klein (dir.), *Rencontres impériales : l'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, Paris, Hémisphères éditions, sous presse.

15 La date exacte de la construction de cet établissement n'est pas connue. Toutefois, les dépenses de la compagnie pour le chantier des Messageries à Bordeaux figurent dès 1873 aux délibérations des assemblées générales des actionnaires.



1. Plan du site de La Ciotat à la date de son bail
à la Société provençale des constructions navales en 1916
Source: AFLC, 1997-002-5226, plan général du port de La Ciotat et des ateliers en 1916.

annexés et dépendants de la direction des ateliers de réparation et de construction de La Ciotat. Ainsi, grâce à la politique de la CMM, La Ciotat se trouve au cœur d'un réseau industriel et technique globalisé.

58 La Ciotat fonctionne non seulement comme un important centre de construction et de réparation navale pour l'entreprise, mais aussi comme le point focal pour la formation et le recrutement du personnel technique des navires de la CMM. Cette dernière commence à assurer la formation technique de la main-d'œuvre destinée à ses unités, afin que soient acquis les savoir-faire liés aux nouvelles technologies, en constante évolution. Le 10 octobre 1853, le conseil d'administration des Messageries fait ouvrir, à l'école primaire de La Ciotat, un nouveau cours de mécanique pour les jeunes apprentis des ateliers des chantiers navals¹⁶. Outre leur rôle dans la formation d'une main-d'œuvre maritime qualifiée, les chantiers navals sont également chargés du recrutement de l'ensemble du personnel des machines des navires. Comme le montre Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, le pourcentage, à bord, de chefs mécaniciens ayant auparavant été employés dans les chantiers navals passe de 50 % pour la génération active en 1870, à 79 % en 1880, et 94 % en 1890. De plus, la majorité des ingénieurs ont précédemment été employés dans les chantiers navals en tant qu'apprentis ingénieurs¹⁷. La Ciotat se trouve donc au cœur d'une filière de formation et de promotion internes de la CMM.

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, l'économie du port dépend entièrement du centre de construction navale de la CMM. Comme le rappelle le commissaire de l'Inscription maritime dans son rapport de 1886 : « Aujourd'hui, le port de La Ciotat est le port des Messageries¹⁸. » Toutes les autres activités qui lui étaient liées, comme la pêche, les industries de salaison et la construction navale en bois, sont en perte de vitesse ou ont disparu, concurrencées par l'expansion des ateliers et du chantier naval des Messageries maritimes. Le nombre de navires chargés et de ceux sur lest entrés en 1896 en témoigne (**tableau 1**). Même si le trafic portuaire augmente de manière significative au cours de cette période, il se limite aux navires sur lest, notamment les paquebots de la compagnie qui visitent le port pour effectuer des travaux d'entretien et de réparation essentiels. Hormis les paquebots et cargos mixtes de la compagnie, le port n'est plus fréquenté que par

16 AFLC, 1997-002-5199, assemblée générale des actionnaires, 18 octobre 1853. Voir aussi Jean-Marie Tripodi, *La Compagnie de navigation des Messageries maritimes et les chantiers de constructions navales de La Ciotat (1852-1916)*, mémoire de maîtrise sous la dir. d'Émile Témine, université d'Aix-en-Provence, 1982, p. 184.

17 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes, op. cit.*, p. 468. L'autrice souligne que, en 1890, 95 % des mécaniciens ont été employés à La Ciotat.

18 Paul Vinson, *Le Port et le quartier maritime de La Ciotat*, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin et C^{ie}, 1886, p. 7-10.



2. Plan du chantier des Messageries impériales de Saigon (ca. 1865-1870)
 Source: Archives French Lines & Compagnies, 1997 002 5344.

Tableau 1. Mouvements de la navigation, entrées et sorties réunies (1896)
 Paul Masson, *Encyclopédie départementale des Bouches-du-Rhône*, t. IX,
Le Mouvement économique. Le commerce, Marseille,
 Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 1922, p. 647.

	Navires	Tonnage
Navires chargés	337	10 446
Navires sur lest	479	415 049

de petits caboteurs : les navires chargés qui arrivent au port en 1896 ne dépassent pas les 10 500 tonnes et le commerce maritime du port se limite aux pavés et aux produits agricoles¹⁹.

LA FORMATION D'UN NOUVEAU SYSTÈME PORTUAIRE : LA CMM OUVRE LA CIOTAT AU MONDE

60

L'aspect fondamental de l'ouverture au monde du port de La Ciotat est la décision d'y établir des activités industrielles. Il faut ici remonter à la période précédente, qui vit l'installation de la société Louis Benet et C^{ie}. En effet, plusieurs facteurs expliquent l'attractivité territoriale du petit port des Bouches-du-Rhône. Le premier est l'émergence de marchés suffisamment importants pour rassurer les entrepreneurs sur les possibilités d'investissements dans la modernisation des moyens de production nécessaires à la navigation à vapeur²⁰. D'autres éléments jouent, comme la proximité de Marseille, la géographie de la ville, l'espace disponible dans son port en raison du déclin économique de la cité au cours du blocus britannique, et l'existence d'une main d'œuvre qualifiée liée à la construction navale. La Ciotat offre ainsi un bon exemple de *path dependence*²¹. Enfin, il ne faut pas négliger les réseaux locaux préexistants, à commencer par ceux

19 Paul Masson, *Encyclopédie départementale des Bouches-du-Rhône*, t. IX, *Le Mouvement économique. Le commerce*, Marseille, Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 1922, p. 647.

20 Xavier Daumalin & Olivier Raveux, « Marseille (1831-1865). Une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 56^e année, n° 1, janvier-février 2001, p. 153-176, ici p. 160.

21 Cette notion anglaise de géographie économique désigne les trajectoires stables des sociétés qui correspondent à la continuation des chemins particuliers du passé ayant résulté en la création de sentiers de dépendance dans un développement économique régional déterminé par les compétences accumulées auparavant. Voir Ron Martin, « Path Dependence and the Spatial Economy: A key concept in Retrospect and Prospect », dans Manfred M. Fischer & Peter Nijkamp (dir.), *Handbook of Regional Science*, Berlin/Heidelberg, Springer-Verlag, 2014, p. 609-630, ainsi que Blandine Laperche et Dimitri Uzunidis, « Crise, innovation et renouveau des territoires : dépendance de sentier et trajectoires d'évolution », *Innovations*, n° 35, 2011, p. 159-182.

de Louis Benet, originaire de La Ciotat et qui y a installé une filature de coton en 1822. Tous ces facteurs contribuent à faire du site l'endroit idéal pour créer une nouvelle activité industrielle²².

La connexion de la ville-port au monde se fait dès la première phase de la transition technologique à La Ciotat, entre 1836 et 1851, comme le montrent les diverses commandes, les visites et correspondances avec les armateurs, soit de France soit de l'étranger, et les ingénieurs de la Marine. Le journal personnel de Joseph-Édouard Vence (1803-1875), constructeur de navires aux chantiers navals, témoigne de l'émergence de nouvelles connexions :

[9 novembre 1837] : Nous recevons une lettre du commissaire de Marine de Monaco nous demandant le devis d'un bateau à vapeur prêt à naviguer.

[29 novembre 1837] : Un monsieur turc de nation arrive [...] accompagné de plusieurs marins de Marseille. Ils visitent le bateau à vapeur en construction. On dit que ce monsieur aurait déjà acheté deux bateaux à vapeur à Marseille et que c'est dans cette intention qu'il est venu visiter le nôtre en chantier²³.

Cependant, l'acquisition des chantiers navals de La Ciotat par les Messageries nationales en 1851 marque un tournant majeur dans l'évolution de la ville-port. La présence d'une compagnie maritime privée de navigation à vapeur fortement subventionnée par l'État n'entraîne pas seulement la reconversion du port, mais aussi celle de toute l'économie industrielle de la région. Au cours de la période, les ports de La Ciotat et de La Seyne-sur-Mer, en soutenant le développement industriel et maritime de la région, deviennent les premiers pôles industriels de construction navale de la Méditerranée française, fournissant aux compagnies locales de navigation à vapeur de nouveaux navires et les travaux d'entretien nécessaires. Si La Ciotat est clairement le port de la CMM, les chantiers navals de La Seyne-sur-Mer – qui bénéficient d'une forte coopération avec les Messageries maritimes – profitent également à d'autres compagnies de navigation²⁴. Les chantiers navals de La Ciotat et ceux de La Seyne-sur-Mer sont en constante collaboration, et dépendent bien sûr du grand marché maritime marseillais et de la politique de l'État, y compris dans l'affrètement de navires civils pour le transport des troupes lors des grandes expéditions coloniales (Indochine,

22 Kalliopi Vasilaki, *The maritime community of La Ciotat*, *op. cit.*, p. 60-67.

23 Journal annoté de Joseph-Édouard Vence ; le journal original est conservé au Musée ciotaden, les recherches et annotations sont d'Yves Laget.

24 Xavier Daumalin & Olivier Raveux, « Aux origines de la Société des forges et chantiers de la Méditerranée. L'œuvre de l'industriel anglais Philip Taylor (1846-1853) », *Provence historique*, n° 247, 2012, p. 25-38 ; Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, vol. 36, n° 3/1948, p. 411-424, ici p. 415 ; Julien François Turgan, *Les Grandes Usines. Études industrielles en France et à l'étranger*, Paris, Michel Lévy Frères, 1868, p. 416.

Madagascar et Chine par exemple). Par ailleurs, le port militaire de Toulon, en tant que principal port du génie maritime, forme les ingénieurs de la Marine les plus éminents et contribue à façonner le paysage technologique de la construction navale, en participant de manière décisive aux transferts de connaissances dans la région, mais aussi à l'innovation technologique dans le domaine de la construction navale industrielle tout au long du XIX^e siècle²⁵. Ce réseau, qui associe à la fois les centres de construction navale, les conseils d'administration de chaque entreprise et l'État, constitue un fort maillage régional industriel. Ainsi, les ports de La Ciotat et de La Seyne-sur-Mer, en collaboration avec le principal port commercial de Marseille et le port militaire de Toulon, forment une épine dorsale industrielle que l'on peut qualifier de nouveau district industriel maritime (*maritime industrial district*)²⁶. Par leur développement régional et la diversification de leurs activités économiques, ces ports créent un phénomène de regroupement fondé sur les éléments de concentration géographique et de spécialisation économique et industrielle de la région²⁷. Un phénomène que l'on observe aussi en synchronie à Saint-Nazaire, autour des chantiers navals des frères Pereire, patrons de la Compagnie générale transatlantique²⁸. Les avantages de cette agglomération provençale résident dans la circulation intrarégionale des savoirs, des savoir-faire et des hommes, qui permet la constitution d'un vivier de main-d'œuvre qualifiée, la minimisation des coûts de transport, ainsi que la coopération et l'opportunité de développer des relations interpersonnelles fondées sur la confiance mutuelle²⁹.

25 Pour le développement et le rôle du port de Toulon pendant la révolution industrielle, voir Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la marine militaire française au XIX^e siècle*, Paris, Service historique de la marine, 2003.

26 Le district industriel (*industrial district*) est considéré comme la concentration locale (agglomération) d'entreprises ayant des liens technologiques ou informationnels forts qui manifestent divers types de spécialisation locale et bénéficient de l'accumulation en un lieu de connaissances favorables à l'apprentissage et à l'innovation, et de compétences associées à un réservoir de main-d'œuvre qualifiée et mobile de la région. Voir Masahisa Fujita & Jacques-François Thisse, *Economics of Agglomeration. Cities, Industrial Location and Regional Growth*, Cambridge, CUP, 2002, et Giacomo Becattini, « The Marshallian industrial district as a socio-economic notion », *Revue d'histoire industrielle*, vol. 157, n° 1/2017, p. 13-32.

27 Masahisa Fujita & Jacques-François Thisse, *Economics of Agglomeration*, op. cit., p. 268.

28 Clément Coste & Claire Silvant, « Les frères Pereire, financiers saint-simoniens », *L'Économie politique*, n° 89, 2021, p. 99-112.

29 Edward H. Lorenz, « Trust, Community and Cooperation: Towards a Theory of Industrial Districts », dans Michael Storper & Allen J. Scott (dir.), *Pathways to Industrialization and Regional Development*, London/New York, Routledge, 1992, p. 195-204.

Cette spécialisation régionale conduit à une augmentation des économies d'échelle liées à la construction navale³⁰.

Ainsi, La Ciotat, par son rôle industriel, commence à participer à un nouvel ensemble portuaire et à un système global de transport maritime qui relie les océans du monde à la Méditerranée et positionne la région au cœur du transport maritime et colonial. La spécialisation et la concentration vers une agglomération régionale sont liées à une importante croissance industrielle qui intègre le port dans un nouveau système de transport global en Méditerranée. Semblant faire écho aux idées des saint-simoniens, apparaît un « système de la Méditerranée³¹ », qui connecte cette dernière aux océans Atlantique, Indien, à la mer de Chine puis au Pacifique, avec le soutien de la technologie maritime, et à l'Europe du Sud et du Nord, grâce au transport terrestre et à un système ferroviaire bien structuré³². Cette vision est liée à un projet d'unification entre l'Est et l'Ouest, visant à relier la Méditerranée, le Moyen et l'Extrême-Orient et les Indes orientales à l'Europe du Nord³³. Dans ce système, le port de Marseille, ainsi que toute la zone industrielle qui en dépend, constitue une plaque tournante fondamentale entre l'Occident et l'Orient et un port de transit important pour le transfert des marchandises de la Méditerranée vers l'Europe du Nord³⁴.

Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, la marine marchande française – et particulièrement les Messageries maritimes – participe largement au développement de l'empire colonial, renforçant ainsi le prestige de la France³⁵. Grâce aux paquebots subventionnés par l'État, le drapeau français flotte d'abord en Algérie, puis en Indochine et en Chine, à Madagascar ainsi qu'en Afrique équatoriale, en Nouvelle-Calédonie, aux Nouvelles-Hébrides et à Tahiti. Le rôle de la CMM comme vecteur privilégié de l'impérialisme français fait de La Ciotat un acteur important de l'expansion coloniale et, par écho, un port impérial.

30 Masahisa Fujita & Jacques-François Thisse, *Economics of Agglomeration*, op. cit., p. 119.

31 Michel Chevalier, *Religion saint-simonienne. Politique industrielle et système de la Méditerranée*, Paris, Imprimerie d'Éverat, 1832.

32 Voir Marcel Roncayolo, *L'Imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1990, et Émile Temime, *Un rêve méditerranéen. Des saint-simoniens aux intellectuels des années trente*, Arles, Actes Sud, 2002.

33 Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron, *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 458.

34 *Ibid.*, p. 459.

35 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Introduction. La marine marchande française de 1850 à 2000 : permanences et mutations », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, juin 2006, p. 7-20, ici p. 11. Voir également dans le présent dossier la contribution de Charles Bégulé Fawell.

ASPECTS CULTURELS DE LA MONDIALISATION D'UN PETIT PORT PROVENÇAL

64

La transformation économique et la liaison étroite de la ville à la CMM s'accompagnent de bouleversements socio-culturels divers. Son industrialisation a un impact significatif sur sa démographie, ce qui entraîne une restructuration totale de sa morphologie urbaine. Pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, La Ciotat connaît une croissance rapide : sa population passe de 5 129 habitants en 1851 à 10 004 en 1866 et 12 229 en 1891³⁶. De 1851 à 1901, le taux de croissance annuel composé (TCAC) de la cité est de 2 %, un pourcentage significatif au regard du taux de croissance annuel de l'ensemble de la population en France³⁷. Le principal facteur de cette croissance démographique est l'immigration de populations ouvrières venant chercher à La Ciotat du travail dans les chantiers navals. Le phénomène est commun à de nombreuses villes portuaires au XIX^e siècle³⁸. À l'image d'autres ports provençaux, comme Marseille, Toulon et La Seyne-sur-Mer, la ville-port accueille une vague importante d'immigrants italiens dans la seconde moitié du XIX^e siècle³⁹. Ainsi, en 1881, 50 % seulement des habitants de la ville y sont nés. On recense environ 25 % d'habitants d'origine italienne et une proportion semblable de Français nés dans un autre département⁴⁰. La démographie constitue un bon exemple de l'ouverture au monde de La Ciotat grâce à l'activité industrielle qui y règne.

Le dynamisme démographique local s'accompagne de transformations de la morphologie urbaine. En 1882, un théâtre municipal est inauguré et, en 1889, commencent les travaux pour la création de jardins publics⁴¹. En janvier 1892, un grand marché couvert, dont la structure est entièrement en fer, est bâti. La

36 Archives municipales de La Ciotat (désormais AMLC), listes de dénombrement de la population, 1851 et 1861.

37 La population française enregistre une croissance annuelle de 0,3 % en 1806-1821, 0,5 % en 1821-1851, et 0,2 % en 1851-1891. Voir Magali Talandier, Valérie Jousseume & Bernard-Henri Nicot, « Two centuries of economic territorial dynamics: the case of France », *Regional Studies, Regional Science*, vol. 3, n° 1-2016, p. 67-87, ici p. 72.

38 Robert Lee, « The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis? », *Urban History*, vol. 25, n° 2/1998, p. 147-172, ici p. 156.

39 Voir Anne-Marie Faidutti-Rudolph, *L'Immigration italienne dans le Sud-Est de la France*, Gap, Ophrys, 1964, p. 57-64, ainsi que Yvan Gastaut & Stéphane Mourlane, « L'histoire de l'immigration de travail en région PACA », *Faire-Savoirs*, n° 13, 2017, p. 57-64, ici p. 58.

40 AMLC, liste de dénombrement de la population, 1881.

41 *Le Petit Marseillais*, 31 octobre 1889.

même année, la construction de l'hôtel des Postes commence⁴². En outre, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, de nouveaux cafés apparaissent, parmi lesquels le Café du XIX^e siècle, le café de l'Europe et le café-hôtel des Voyageurs⁴³.

Au même moment, la réputation mondiale de la qualité des chantiers navals de La Ciotat peut se mesurer au succès des lancements de paquebots et de cargos mixtes, qui deviennent les cérémonies publiques les plus importantes de la ville. Ces événements célèbrent non seulement les accomplissements de la force ouvrière ciotadenne, mais aussi la puissance de l'entreprise et, plus largement, la grandeur de l'Empire. À chaque lancement, les personnalités politiques et industrielles les plus éminentes de l'époque se pressent à La Ciotat. Ces manifestations sont très médiatisées. Les nouvelles des lancements circulent dans le monde entier, diffusées par les journaux français et étrangers, contribuant à faire connaître le port provençal dans l'Empire et au-delà.

La transition professionnelle des gens de mer de la région reflète également l'ouverture de La Ciotat vers l'Extrême-Orient. La présence de la CMM dans le port et l'utilisation de La Ciotat comme centre de formation du personnel des machines entraînent le transfert de la plupart des marins ciotadens depuis les voiliers appartenant aux armateurs marseillais vers les paquebots des Messageries maritimes. On observe également une migration des emplois du pont vers la salle des machines. Dès 1850, les marins au long cours inscrits à La Ciotat exercent plus de 80 % de leur temps à bord des navires des Messageries⁴⁴. En outre, en 1890, 59 % des ingénieurs employés par l'entreprise sont nés à La Ciotat⁴⁵.

La transformation des trajectoires professionnelles modifie l'expérience du travail à bord des navires, et permet aux hommes de mer de la région de découvrir de nouvelles destinations. Comme les matricules des gens de mer à l'Inscription maritime le montrent, l'évolution de l'économie maritime entraîne une modification des ports de destination des marins de La Ciotat qui se familiarisent avec les territoires colonisés par la France en Extrême-Orient. Même si certains continuent à voyager vers les destinations liées aux intérêts économiques

42 AMLC, journal d'Augustin Chateigner, 31 janvier et 21 février 1892. Ce document a été transcrit par l'historien ciotaden Louis Jeansoulin et déposé aux archives municipales.

43 *Ibid.*, 13 août 1879, 29 septembre 1879, 18 décembre 1879 et 10 décembre 1892.

44 Données traitées par la base de données des matricules de gens de mer de La Ciotat (Service historique de la défense, Toulon, inscription maritime du quartier de La Ciotat, sous-série 14P). Pour une analyse détaillée, voir Kalliopi Vasilaki, *The maritime community of La Ciotat*, *op. cit.*, p. 229-274, et *id.*, « The port of La Ciotat and its maritime community towards industrialisation (1836-1916) », dans Apostolos Delis, Jordi Ibarz, Anna Sydorenko & Matteo Barbano (dir.), *Mediterranean Seafarers in Transition. Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s-1920s*, Leiden, Brill, 2022, p. 204-229.

45 Marie-Françoise Berneron Couvenhes, *Les Messageries maritimes*, *op. cit.*, p. 468.

traditionnels des marchands marseillais jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, c'est-à-dire dans l'océan Atlantique et vers les côtes méditerranéennes, y compris celles du Levant et de l'Afrique du Nord, une partie importante de leur carrière suit les nouvelles routes qui voient le jour avec l'expansion coloniale française et l'ouverture de nouvelles lignes maritimes. À partir des années 1850, de nombreux marins se rendent en Chine, au Japon, en Indonésie et en Australie. Ils naviguent souvent vers les ports exotiques de Calcutta, Pointe-de-Galle, Colombo, Hong Kong, Shanghai, Saigon, Aden, Yokohama, Singapour, Tamatave, Nouméa, Melbourne et Sydney, et se familiarisent avec la vie locale et des cultures totalement différentes de la leur.

66

À bord des navires de la CMM, les gens de mer de La Ciotat apprennent à travailler avec des équipages étrangers. Sur les lignes, particulièrement celle de l'Extrême-Orient, les compagnies de navigation commencent à recruter un personnel non européen pour le service des machines ; ce personnel est en effet supposé plus habitué aux températures élevées de la salle des machines. De nombreux soutiers et chauffeurs sont donc arabes, recrutés en Afrique noire entre Aden et Djibouti, tandis que les garçons et commis de cuisine sont chinois, malgaches ou vietnamiens⁴⁶. De plus, comme François Drémeaux le montre, dès les années 1860, nombre d'ouvriers et de gens de mer provençaux, plutôt des mécaniciens, vivent en Indochine sur des contrats de stationnaires, pendant vingt-trois mois en moyenne, pour participer à l'activité régionale de la compagnie⁴⁷. Ces personnels effectuent des rotations régulières vers l'Orient et l'Extrême-Orient, ce qui contribue à la circulation de certaines représentations dans leur pays natal.

Au cœur de La Ciotat, la modification des routes maritimes et le lien actif de la ville avec l'impérialisme français sont également particulièrement visibles dans l'espace public. Le chantier naval et les ateliers des Messageries maritimes reçoivent la visite de nombreuses personnalités officielles étrangères venues en observation. Dans le cadre des nouvelles relations diplomatiques et commerciales entre la France et la Chine, La Ciotat accueille l'ambassadeur de Chine à deux occasions, en mai 1866 et en janvier 1871⁴⁸. C'est dans ce contexte que le Lorientais Prosper Giquel, en 1866, ouvre le chantier naval de Mawei à Fuzhou, dans la province du

46 François Drémeaux, « Les Provençaux au service des Messageries maritimes », dans Gilles de Gantès (dir.), *Les Provençaux et l'Asie* [actes du colloque de Marseille, 22-23 octobre 2020], Marseille, IrAsia (à paraître).

47 *Ibid.*

48 Pour un aperçu général des relations commerciales entre les armateurs marseillais et la Chine, voir Guy Durand & Jean-François Klein, « Une impossible liaison ? Marseille et le commerce à la Chine (1815-1860) », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 57, n° 1-2010, p. 139-167, ainsi que Dominique Barjot & Jean-François Klein (dir.), *Rencontres impériales : l'Asie et la France*, *op. cit.*

Tableau 2. Personnel des navires des Messageries maritimes présents dans le port (1886-1911). Source : AMLC, listes de recensement de la population, tableau récapitulatif des populations comptées à part (1886, 1891, 1896, 1901, 1911). La nationalité n'a pas été précisée pour les données suivies d'un astérisque.

Année	Nombre de Français	Nombre d'étrangers	Total
1886			124*
1891			132*
1896	39	49	88
1901	65	9	74
1911	42	177	219

Fujian, à la demande du grand mandarin réformateur Zuo Zhontang. Augustin Chateigner (1842-1934), commis des ateliers et correspondant des journaux de Marseille *Soleil du Midi* et *Journal du Midi*, dépeint parfaitement dans son journal personnel comment l'influence et la notoriété des chantiers modifient les expériences de la ville. Il écrit en 1871 :

Grand remue-ménage dans le bureau de M. Vesigné pour la réception des ambassadeurs chinois. Des garçons européens et chinois du *Pei-Ho* apportent dans le petit bureau du vin, du lait, du thé. Toutes les voitures de la Compagnie et un omnibus sont allés à la gare pour recevoir les Chinois. Beaucoup de dames viennent aux bureaux des Messageries pour voir les Chinois. Ils arrivent à 3 h après midi avec peu de suite et se reposent un moment dans le bureau de M. Vesigné. Puis ils visitent les Ateliers et le *Pei-Ho*. Ils repartent à 5 h du soir, en voiture, devant une foule de curieux massée devant la grille⁴⁹.

La zone portuaire étant fréquentée par les bateaux à vapeur, la ville grouille de marins, de soutiers et de chauffeurs, comme le montre le recensement nominatif de la ville puisque, depuis 1886, le nombre de marins et de paquebots ancrés au port est enregistré⁵⁰. Le **tableau 2** indique que pendant les périodes de recensement, le nombre des gens de mer des paquebots à quai peut aller de soixante-quatorze à 219 personnes. Cela comprend les membres d'équipage – notamment les officiers –, le personnel du pont et celui des machines ; tous, dans l'attente de la réparation du navire avant leur prochain voyage, fréquentent les quais du port et la ville. Les équipages des navires amarrés, les ouvriers des chantiers navals et la communauté italienne créent ainsi de nouvelles dynamiques sociales, qui modifient les caractéristiques de la population de la ville.

49 AMLC, journal d'Augustin Chateigner, 28 janvier 1871.

50 Population comptée à part conformément à l'article 2 du décret du 1^{er} mars 1886. Selon ce décret, la population présente dans la commune mais non résidente doit être incluse dans les données de récapitulation du recensement nominatif.

Les changements dans la vie quotidienne sont visibles à travers différents événements relatés par la presse locale et par Augustin Chateigner dans son journal, ou encore dans la correspondance entre le maire et le commissaire de police d'une part, le préfet des Bouches-du-Rhône d'autre part⁵¹. Souvent, les marins et les chauffeurs débarquent à La Ciotat pour se restaurer dans les tavernes. Les habitants de la ville prennent l'habitude de côtoyer Indiens, Chinois et Somaliens. La présence de personnes de ces différentes nationalités, qui fréquentent la ville sans y résider durablement, entraîne une montée de la violence dans le port. Comme le souligne le préfet dans sa lettre au ministre de l'Intérieur en 1871, « la présence d'un important groupe mixte d'étrangers et d'ouvriers de passage provoque des désordres dans la ville⁵² ».

68

Quelques exemples illustrent la vie animée de La Ciotat. Un incident, relaté par la presse locale, se produit en 1892 entre trois portefaix locaux et trois « nègres », chauffeurs à bord d'un des paquebots en réparation⁵³. Au cours de la bagarre, l'un des chauffeurs est gravement blessé. À cette nouvelle, les chauffeurs étrangers, compatriotes du blessé, descendent du navire et poursuivent la rixe avec les portefaix qui finissent par jeter à la mer un des chauffeurs de l'*Australien*. Le journal dépeint la scène suivante :

En peu d'instants, les équipages nègres de *L'Australien*, du *Salazie*, du *Pei-Ho*, au nombre de soixante environ, armés de matraques, de pelles, de pieux, quittèrent leur bord et, malgré la défense du gardien de service et d'un douanier, ouvrirent la porte du chantier et, furieux, poussant des cris de colère, ils frappèrent à tort et à travers sur leur passage, atteignant de leurs coups des hommes, des femmes et des enfants⁵⁴.

La panique qui s'installe dans le port prend fin avec l'intervention directe des *surangs*⁵⁵ des vapeurs, qui calment les chauffeurs et les ramènent à bord. En 1907, quelques hommes d'équipage du *Yang-Tse* lancent des pétards dans les jambes de cinq marins chinois employés sur le vapeur *Tourane* qui étaient attablés au bar Martiale. Une bagarre éclate, des coups de poing et de pied sont échangés, des bouteilles sont lancées. Les Chinois, se sentant en infériorité, se réfugient dans

51 Séries 1 M et 4 M aux archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD BdR).

52 AD BdR, 1 M 879, lettre du préfet des Bouches-du-Rhône au ministre de l'Intérieur, 2 septembre 1871.

53 *Le Petit Marseillais*, 6 juin 1892, n.p.

54 *Ibid.*

55 Les *surangs* sont responsables des membres d'équipage étrangers employés aux machines. Ils organisent leur recrutement, les dirigent, et traduisent les ordres des officiers et chauffeurs européens.

les chantiers navals dont ils ferment la porte avec l'aide du gardien⁵⁶. On peut en conclure que ce lieu constitue un point de repère pour ces populations isolées.

En dehors des bagarres, la présence des marins étrangers est évidente dans de nombreux autres aspects de la vie quotidienne. Par exemple, le carnaval de Mardi gras est célébré avec éclat par tous les habitants de La Ciotat, Français et Italiens, ainsi que par les marins français et étrangers embarqués sur les navires. « À la tombée de la nuit, des matelots ont promené le Carmentran sur les quais. Il a été brûlé à la place aux Fruits, aux sons d'un accordéon et du tam-tam des noirs, qui frappaient sur des boîtes de conserve », écrit par exemple Augustin Chateigner⁵⁷. Le 15 mars 1896, les chauffeurs et marins arabes du paquebot *Ville de La Ciotat* célèbrent à leur manière la victoire de l'empereur éthiopien Menelik II contre les troupes italiennes lors de la bataille d'Adoua⁵⁸ : « Drapeaux en tête, tapant sur des casseroles ou des seaux, ils se sont dirigés en chantant vers la Mairie. Sur le port, ils saluaient tous les Cercles, qui leur rendaient leur salut⁵⁹. » En février 1900, des soutiers et des chauffeurs arabes des paquebots *Annam* et *Irraouady* traversent la ville avec des drapeaux français et ottomans pour célébrer leur fête annuelle du Ramadan. L'un d'entre eux, vêtu d'une peau de mouton, le corps peint de toutes les couleurs et portant un fez, mène la procession⁶⁰.

Un élément économique important de la modification des structures sociales de la ville est la croissance du nombre de prostituées. Le lien entre présence de marins et prostitution s'exprime clairement sous la plume des contemporains, qui en appellent même à l'ouverture de maisons de tolérance. En novembre 1876, Augustin Chateigner signale ainsi que « la nécessité d'une telle maison à La Ciotat, ville de 12 000 âmes dans laquelle se trouvent nombre d'ouvriers célibataires, ainsi que des marins de diverses nations provenant des navires abrités dans le port, est avérée⁶¹ ». Quelques mois plus tard, le 30 novembre 1876, une maison close ouvre *enfin*, suivie d'une autre, le 11 mars 1877. Après l'ouverture de la seconde, Chateigner note que « beaucoup de personnes approuvent car la maison de la rue Mouisset est, paraît-il, assez mal tenue et fréquentée surtout par des nègres et des Chinois⁶² ». Outre les maisons closes officielles, il semble que

56 AMLC, journal d'Augustin Chateigner, 16 juillet 1907.

57 AMLC, journal d'Augustin Chateigner, 5 mars 1878. Selon la tradition populaire provençale du carnaval, le Carmentran (ou Carmentran) est un mannequin personnifiant le Carnaval, que les gens promènent dans les rues, le mercredi des Cendres, et qu'ils brûlent ensuite sur la place publique.

58 AD BdR, 1 M 795, manifestations des chauffeurs arabes des paquebots à La Ciotat en l'honneur de la victoire des Abyssins (1896).

59 AMLC, journal d'Augustin Chateigner, 15 mars 1896.

60 *Ibid.*, 1^{er} février 1900.

61 *Ibid.*, 11 novembre 1876.

62 *Ibid.*, 11 mars 1877.

la prostitution clandestine soit également présente dans la ville. Par exemple, en juillet 1879, la police fait procéder à la fermeture de trois locaux qui fonctionnent comme des hôtels ou des cafés, à la suite de rapports de jeunes gens qui ont été « pincés par les bonnes » de ces établissements⁶³. L'apparition puis la fermeture de maisons closes se poursuivent au cours de cette période à La Ciotat. En 1890, le principal établissement de prostitution de la ville ferme à la suite de plaintes concernant des bagarres sur la voie publique. Les affrontements à la sortie des maisons closes, entre Italiens ou marins étrangers, sont monnaie courante et les habitants de La Ciotat s'en plaignent fréquemment auprès des autorités locales⁶⁴. En 1890, après la fermeture d'une maison close, certains s'inquiètent, dans une pétition, de :

70

[...] la situation créée aux jeunes gens du pays et à la population flottante, par l'absence d'une maison de tolérance qui les expose à se livrer aux personnes ne présentant aucune garantie sanitaire qui certainement portent gravement atteinte à leur santé et de plus les place dans une situation bien au-dessous de leur ressource pour aller chercher dans une autre ville ce qui pourrait avoir dans le pays⁶⁵.

Durant cette période, le site de La Ciotat acquiert de nouvelles caractéristiques qui, de port secondaire, le font entrer dans la catégorie des ports maritimes. Les liens entre les nouvelles structures sociales de la ville et l'apparition des chantiers navals sont donc plus évidents. Les chantiers navals ont pour conséquence la présence d'un grand nombre de jeunes hommes célibataires dans la ville, et le trafic maritime entraîne de nombreuses circulations humaines. Le port est très fréquenté par des hommes non originaires de la ville, qu'ils soient français ou étrangers, ce qui participe à la production de nouvelles normes sociales.

La Ciotat s'ouvre donc au monde et aux sociétés coloniales. Elle développe en parallèle des formes de sociabilité spécifiques dans l'espace public, dans les cafés de la ville, et même à bord. Dans cette petite ville, les stéréotypes concernant les cultures inconnues et la curiosité envers l'Autre se mêlent aux premières représentations et reconnaissances des cultures lointaines et aux premières réflexions sur les effets des rencontres entre civilisations⁶⁶. Dans son espace public se côtoient et se mélangent gens de mer français, indiens, africains et chinois, mais aussi ouvriers – plutôt français et italiens – résidents de la ville. Ce mélange culturel suscite des sociabilités spécifiques, reflétées par la curiosité de la population ciotadenne, parfois exacerbée par des épisodes violents ou des

63 *Ibid.*, 28 juillet 1879.

64 AMLC, FD. O6. 01., Maisons de tolérance.

65 *Ibid.*

66 Claire Laux & Jean-François Klein, « Ports in a colonial situation: questioning the relevance of a concept », art. cit.

célébrations diverses liées aux événements nationaux et religieux des gens de mer. Durant toute cette période, soit à bord des navires de la CMM, soit en s'intégrant à l'espace public de La Ciotat, les populations africaine, européenne et asiatique participent à un métissage culturel multidirectionnel.

*

En 1892, le paquebot *Ville de La Ciotat* est construit dans les chantiers de la ville. La Ciotat et La Seyne-sur-Mer sont les deux seules villes à avoir reçu l'honneur de donner leur nom à un navire de la CMM, ce qui témoigne de leur importance pour la compagnie et, indirectement, de leur place dans la géographie industrielle de la France. Le *Ville de La Ciotat* dessert les lignes d'Australie et de Nouvelle-Calédonie, puis d'Indochine, jusqu'à son naufrage en 1915⁶⁷. Il voyage en Méditerranée et sur l'océan Indien, passe le canal de Suez, et dessert l'Australie et l'Indochine, ainsi que l'Asie orientale. En transportant cargaisons, passagers, officiers et gens de mer français et étrangers, ouvriers européens, personnalités du monde politique ou industriel, le *Ville de La Ciotat*, comme tous les paquebots des Messageries maritimes, véhicule des cultures, des représentations et des expériences. En France méditerranéenne, la ville actuelle reflète cette ouverture économique et sociale et cette rencontre transculturelle incessante avec le monde entier à travers la mobilité de ses habitants vers l'Orient et la présence des officiers, des marins et des ouvriers étrangers à la ville.

71

L'exemple de La Ciotat, avec l'installation des Messageries maritimes et l'intégration dans un nouveau système maritime industriel sur le littoral provençal, témoigne à la fois de l'intégration d'un petit port dans l'expansion impériale de la France, et de la mise en connexion de la Méditerranée avec le monde. Les lignes des Messageries maritimes forment ainsi des flux de populations mobiles qui voyagent vers ou à travers la Méditerranée et au-delà. Vers l'extérieur, gens de mer et ouvriers français sont reliés aux colonies françaises, dans tous les ports où les paquebots sont ancrés. À l'intérieur, la population locale de La Ciotat est ouverte au monde et reliée à l'Extrême-Orient par l'intermédiaire des ouvriers italiens des chantiers et des équipages étrangers qui débarquent dans la ville lors des travaux de réparation de leurs navires, et par les expériences des autochtones qui voyagent au-delà du canal de Suez.

67 Pour la flotte de la CMM, voir Jean Lanfant, *Historique de la flotte des Messageries maritimes (1851-1975)*, Cholet, Hérault, 1997, et Paul Bois, *Le Grand Siècle des Messageries maritimes*, *op. cit.*

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/>

Le Marin, la carte et l'ingénieur
La carte nautique et ses usages (1830-1880)
Isabelle Delumeau

Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France
Jörg Ulbert, Christophe Cérino & Jean-Baptiste Bruneau (dir.)
avec la coll. de Gérard le Bouëdec

L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine
Commander en opérations
Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.)

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e 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^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie
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^e-XX^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e 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^e 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^{er}
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^e-XVIII^e 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 XVIII^e siècle
Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Matias Tranchant

- 31-32. *Musées maritimes et identités*
30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
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^e 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^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e 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^e 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^e-XIX^e 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^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*