

# Revue d'histoire maritime

33

RHM33 - Les Messageries maritimes au-delà de Suez au début du XX<sup>e</sup> siècle... · Charles Bégué Fawell  
ISBN 979-10-231-3859-7

Une mise en connexion du monde  
Paquebots et grandes lignes maritimes  
(XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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](mailto: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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> SIÈCLES

Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes, XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles.....	11
Jean-François Klein, François Drémeaux & Thomas Vaisset	
L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques, première moitié du XIX <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)</i> , Paris, Les Indes savantes, 2 <sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles

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



LES MESSAGERIES MARITIMES AU-DELÀ DE SUEZ AU DÉBUT  
DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE : LUTTES SYNDICALES ET SOUVERAINETÉ  
DANS LES ZONES GRISES DE L'EMPIRE FRANÇAIS

*Charles Bégué Fawell*  
*Yale University*

Il est de coutume d'affirmer que les grèves portuaires sont un succès ou un échec selon que les bateaux réussissent ou non à quitter le port. Si les navires restent à quai, les travailleurs ont réussi ; si, à l'inverse, ils larguent les amarres, les patrons sont victorieux. Le caractère dramatique de cette lecture des conflits du travail maritimes manque toutefois de nuance. En effet, même lorsqu'éclatent les mouvements de grève les plus massifs, de nombreux bateaux sont déjà en mer. Par ailleurs, des conflits peuvent éclore en pleine mer sans que les marins concernés aient reçu la moindre instruction militante depuis leur port d'origine. Alors que l'historiographie des mouvements sociaux de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle est riche de comptes rendus de batailles pour le contrôle des ports de Marseille ou du Havre<sup>1</sup>, de nombreuses lacunes subsistent quant au déroulement des conflits du travail en dehors des ports métropolitains, c'est-à-dire en mer, en mouvement et loin de la surveillance exercée par les autorités portuaires de la métropole. En France, l'industrie maritime connaît ses mouvements sociaux les plus importants au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. À Marseille, l'orée du siècle est marquée par une vague de grèves de masse, en 1900, 1902, 1907 et 1912, les tensions diminuant pendant la Grande Guerre, pour reprendre dès la fin du conflit. Elles explosent plus tard, en particulier au cours de la

1 William Sewell, « Uneven development, the autonomy of politics and the dockworkers of nineteenth-century Marseille », *The American Historical Review*, vol. 93, n° 3, 1988, p. 604-637 ; John Barzman, « Dock Labour in Le Havre (1790-1970) », dans Sam Davies, Colin J. Davis, David de Vries *et al.* (dir.), *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History (1790-1970)*, London, Routledge, 2017, p. 57-83. Des travaux plus récents ont également incité les historiens maritimes à s'intéresser à ce qui se joue au-delà des ports : Martin Dusinger et Roland Wenzlhuemer, « Being in Transit: ships and global incompatibilities », *Journal of Global History*, vol. 11, n° 2, juillet 2016, p. 155-162 ; *Revue d'histoire maritime*, n° 25, « Le navire à la mer », dir. Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski, juin 2019.

guerre d'Indochine<sup>2</sup>. Cependant, de tels mouvements ne peuvent être mis en suspens lorsque le lieu de travail est mobile et éloigné de la métropole. De quels moyens disposent alors les compagnies maritimes pour combattre les grèves qui se déroulent loin des ports européens, dans l'espace clos des navires dans les couloirs de navigation<sup>3</sup> ?

Les interrogations autour de cette question reflètent en partie les présupposés concernant le transit et les espaces dans lesquels il se déroule. Alors que le tournant global et autres paradigmes de la mobilité ont largement insisté sur l'importance des réseaux de circulation et la mobilité des sujets, l'historiographie continue en grande partie à appréhender les voies de circulation transocéaniques de manière fonctionnaliste, comme si elles n'étaient que des courroies de transmission reliant les ports entre eux — des espaces dépolitisés et dépeuplés plutôt que des lieux<sup>4</sup>. Pourtant, les routes de navigation ont été une des arènes principales des conflits autour des droits du travail qui ont paralysé l'Europe de la Belle Époque. Elles ne sauraient être considérées comme des infrastructures neutres ou des étendues homogènes<sup>5</sup>. Au contraire, ces zones grises des empires coloniaux se caractérisent par l'existence de systèmes légaux concurrents, de frontières mouvantes, ainsi que par l'interaction complexe entre individus, navires, terre et mer<sup>6</sup>.

108

- 2 Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2015 ; Jules Charles-Roux, « Les grèves et l'inscription maritime », *Revue des deux mondes*, vol. 54, novembre 1909, p. 124-146.
- 3 À priori, les autorités de la marine marchande peuvent définir une grève comme une *mutinerie* quand un équipage se soustrait à l'autorité de ses officiers. En pratique, cette désignation reste sujette à l'interprétation locale. Sur les vicissitudes du débat légal sur la mutinerie, voir Marie-Hélène Renault, « L'Histoire par les Lois. Troisième siècle d'évolution dans la répression des fautes disciplinaires de la marine marchande », *Revue historique de droit français et étranger*, vol. 80, n° 1/2002, p. 23-56, et Naina Manjrekar, « “Violent and Not Quite Modern?”: Lascars and Everyday Resistance Across the Sail-Steam Divide », *Labour History: A Journal of Labour and Social History*, n° 116, 2019, p. 29-55.
- 4 Voir, sur la doctrine fonctionnaliste : John Holmwood, « Functionalism and its critics », dans Austin Harrington (dir.), *Modern Social Theory*, Oxford, OUP, 2005, p. 87-109 ; Martin Dusinger & Roland Wenzlhuemer, « Being in transit: ships and global incompatibilities », art. cit. ; Josef Konvitz, « The Crises of Atlantic Port Cities, 1880-1920 », *Comparative Studies in Society and History*, vol. 36, n° 2, avril 1994, p. 293-318 ; André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, PUF, 1979 ; Michel Foucault, « Des espaces autres », *Empan*, n° 54, n° 2/2004, p. 12-19.
- 5 Bien entendu, chaque voyage de longue distance dépend d'une série d'infrastructures (complexes portuaires, y compris dépôts de charbon ; installations sanitaires et de quarantaine ; phares ; câbles sous-marins). Les routes qui se constituent à travers ces infrastructures sont, dans un sens, des tracés virtuels dans l'espace, mais avec le temps et l'usage répété, elles deviennent aussi des lieux qui abritent des mondes socio-culturels, des ordres politiques, et des régimes juridiques.
- 6 Voir Renisa Mawani, *Across Oceans of Law: The Komagata Maru and Jurisdiction in the Time of Empire*, Durham, Duke UP, 2018 ; William Walters, « Migration, vehicles,

Cet article s'intéresse au cas de la Compagnie des Messageries maritimes (CMM), la principale société de transport couvrant les routes entre l'Europe et l'Asie et, plus spécifiquement, à sa ligne d'Extrême-Orient, une vaste route qui relie Marseille au port de Yokohama via le canal isthmique de Suez<sup>7</sup>. Au tournant du xx<sup>e</sup> siècle, la part de la compagnie dans le marché global du transport maritime est en relatif déclin vis-à-vis d'autres transporteurs étrangers. Cependant, elle demeure un véritable géant de l'âge de la vapeur, dont la flotte – comprenant plus de soixante navires en 1900 – dépasse celle de nombreuses nations, et dispose d'un réseau d'agences global. Ses immenses paquebots transportent en même temps touristes, soldats, administrateurs, diplomates, pèlerins, animaux et fret commercial<sup>8</sup>. Comme l'exprime le titre du roman de Jules Verne, le paquebot transocéanique n'est rien de moins qu'une véritable *ville flottante*<sup>9</sup>. Mais comment éviter que celle-ci ne devienne un terrain de luttes liées à des conflits du travail ? Au début du xx<sup>e</sup> siècle, la CMM tente d'éviter que les grèves ne se multiplient sur la ligne d'Extrême-Orient en employant des équipages de fortune<sup>10</sup> sur les paquebots, par un travail d'influence mené auprès du Quai d'Orsay et des consuls ou en faisant appel aux forces de police étrangères dans des ports d'escale. Dans le même temps, les Messageries cherchent à bloquer l'action des organismes de réglementation gouvernementaux et à accéder à la justice navale en approchant les multiples autorités administratives françaises. Mais le succès de cette stratégie dépend, avant tout, de la capacité des dirigeants de la CMM, des capitaines en mer et des agents stationnés le long de la ligne, à déjouer les manœuvres des travailleurs dans les interstices des souverainetés impériales et de la politique transimpériale en matière de transit maritime. Lors de ces conflits, les équipages font en effet preuve d'une capacité surprenante à contrecarrer les plans de la compagnie. Les tactiques adoptées par celle-ci ne relèvent ainsi que d'une stratégie fondée sur l'opportunisme — à une exception près. En mettant en place un système global pour recruter et faire circuler des travailleurs africains et asiatiques, les Messageries

---

and politics: Three theses on viapolitics», *European Journal of Social Theory*, vol. 18, n° 4/2015, p. 469-488.

- 7 Avec des escales à Naples, Port-Saïd, Aden/Djibouti, Bombay/Colombo, Singapour, Saïgon, Hong Kong, Shanghai et Kobe. Sur les Messageries, voir Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007, Philippe Ramona, *Paquebots vers l'Orient*, Joué-lès-Tours, Alan Sutton, 2013, et Paul Bois, *Le Grand Siècle des Messageries maritimes*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1991.
- 8 Les Messageries disposent également d'une flotte dite *libre* de cargos, destinés exclusivement ou presque au fret.
- 9 Jules Verne, *Une ville flottante*, Paris, J. Hetzel et Cie, 1871.
- 10 Le terme désigne des équipages recrutés sans sélection rigoureuse.

trouvent une méthode structurelle pour entraver les mouvements de contestation au sein de leur personnel mobile<sup>11</sup>.

## L'ÉQUIPAGE DE FORTUNE

Le premier outil pour prévenir les formes de militantisme à bord consiste à faire appel à des équipages de fortune. En temps normal, l'équipage doit être recruté à partir des listes de l'Inscription maritime, l'institution séculaire qui assure l'enregistrement des marins professionnels. Mais en temps de grève, les Messageries peuvent être autorisées à déroger à cette règle et à armer leurs paquebots en complétant leurs équipages de candidats trouvés dans les rues de Marseille, voire même au sein de la marine de guerre<sup>12</sup>. S'il permet aux compagnies de navigation de contourner les grèves, le recours à ces équipages reste d'une efficacité limitée. En effet, même lorsque la compagnie parvient à esquiver les piquets de grève pour faire monter à bord ces marins, rien ne garantit le bon déroulement du voyage dès que le bateau appareille.

110

La traversée du *Calédonien* – un paquebot des Messageries desservant la ligne d'Extrême-Orient –, en 1909, illustre les risques inhérents à l'emploi d'équipages de fortune gérés seulement par les quelques maîtres d'équipage qui restent fidèles à la compagnie. Dans le rapport de voyage, le capitaine de ce navire décrit comment la navigation se déroule sans difficulté jusqu'à Port-Saïd, escale incontournable du trafic maritime circulant par le canal de Suez. Là, le navire croise un autre paquebot des Messageries à l'équipage exclusivement constitué d'inscrits maritimes, c'est-à-dire de marins professionnels. Alors qu'il est entouré de paquebots étrangers, le *Calédonien* est l'objet d'une pluie de menaces provenant de l'équipage du *Tabitien*, son *sister-ship*<sup>13</sup>. Sans public, cet accrochage sans violence n'aurait eu

11 La coopération avec la British Shipping Federation semble avoir été un autre relais dans la stratégie contre les mouvements de travailleurs à bord. En 1902, les Messageries ont contacté la BSF en réponse à un mouvement de grève massif. La création du Comité central des armateurs français l'année suivante suggère que les Messageries songeaient à établir une coopération avec des compagnies étrangères, notamment en partageant des listes noires de marins grévistes, afin de former un corps transnational de casseurs de grèves professionnels. Voir Alessandro Saluppo, « Strikebreaking and Anti-Unionism on the Waterfront: The Shipping Federation, 1890-1914 », *European History Quarterly*, vol. 49, n° 4, octobre 2019, p. 570-596.

12 Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence (désormais CCIMP), Messageries maritimes (désormais MM) 86, *Calédonien* (1908-1917), rapport de voyage (désormais RV), ligne de Chine, commandant Casanova, 1<sup>er</sup> septembre 1909; CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), ligne de Chine, commandant Tivolle, 25 octobre 1912.

13 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), RV, ligne de Chine, commandant Casanova, 1<sup>er</sup> septembre 1909.

que peu de conséquences, mais les routes maritimes et les ports d'escale sont de véritables théâtres de la politique internationale<sup>14</sup>. Alors que les dirigeants des Messageries se livrent à une compétition sans merci avec d'autres compagnies subventionnées par leurs pays respectifs, l'humiliation publique n'est pas sans conséquences. Dans leurs rapports, le capitaine et la direction se lamentent de ce que cette « manifestation de sauvages » constitue un échec cinglant dans leur lutte contre les travailleurs<sup>15</sup>. Sans violence, des marins militants ont pu mettre la compagnie en porte-à-faux sur l'une des sections les plus empruntées de la ligne, en exposant ses conflits internes au regard de la presse, des passagers et des alliés de l'État français.

En 1912, alors que le port de Marseille est confronté au plus important mouvement de grève de son histoire, un autre capitaine du *Calédonien* découvre les risques de l'emploi d'un équipage de fortune. Cette année-là, les Messageries ont de nouveau été autorisées à recruter leurs marins hors de l'Inscription maritime. Le paquebot mixte a donc été doté d'un équipage de fortune pour un aller-retour de quatre-vingts jours jusqu'à Yokohama. En milieu de traversée, les conflits du travail éclatent et l'équipage commence à saboter le navire. Évoquant les bandes de voyous du Paris de la Belle Époque, le capitaine décrit les marins comme de « véritables apaches<sup>16</sup> ». Face à ce que le capitaine appelle la révolte, et à la mutinerie de ceux qui sont précisément employés pour endiguer celle des inscrits, le commandant de bord se retrouve complètement démuni. On mesure son impuissance lorsque, en route vers l'escale prévue à Singapour et face au durcissement du conflit, il note :

J'ai patienté le plus que j'ai pu, et j'ai même cédé à Singapour quand ils ont refusé le service devant le Consul ; pour que les passagers ne puissent pas se douter que nous avions un équipage d'apaches et parce que nous étions en pays étranger, et que cela aurait fait très mauvais effet de montrer que nous avions un équipage indiscipliné, ne reconnaissant aucune autorité, et constamment en état de révolte<sup>17</sup>.

Ainsi que le suggèrent ces incidents, la compagnie peut assurer la marche de la ligne d'Extrême-Orient avec des équipages de fortune mais, une fois en mer, rien

14 Tout particulièrement sur le canal de Suez. Voir Valeska Huber, *Chanelling Mobilities: Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond (1869-1914)*, Cambridge, CUP, 2013.

15 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), RV, ligne de Chine, commandant Casanova, 1<sup>er</sup> septembre 1909.

16 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), ligne de Chine, commandant Tivolle, 25 octobre 1912. Voir Michelle Perrot, « Dans la France de la Belle Époque, les "Apaches", premières bandes de jeunes », *Cahiers Jussieu*, n° 5, « Les marginaux et les exclus dans l'histoire », 1979, p.389-407.

17 *Ibid.*

ne garantit que l'équipage respecte les ordres. En outre, le regard des passagers et des commentateurs étrangers limite ses options et renforce la position des marins.

## INTERSTICES IMPÉRIAUX

112 Les capitaines et agents de la CMM disposent néanmoins d'autres ressources. Sur la ligne d'Extrême-Orient, dans chaque port d'escale, le consul français qui est en poste peut se révéler un allié de taille compte tenu du soutien de l'État à la compagnie. De façon pratique, ces diplomates du bout du monde peuvent mettre au service des agents de la CMM leurs réseaux de renseignements ainsi que leurs relations avec les polices portuaires locales. Cependant, les rapports de voyage montrent les limites du recours aux consuls et à la police pour sévir à l'encontre des mutins<sup>18</sup>. De fait, cette stratégie se heurte souvent aux incertitudes juridiques régissant les rapports entre les autorités locales et les navires battant pavillon étranger<sup>19</sup>. Déterminer si une grève ou une mutinerie présente un risque de sécurité maritime est en effet particulièrement complexe. Un autre voyage du *Calédonien*, effectué en 1913 avec un nouvel équipage et un nouveau capitaine, illustre la manière dont les actions de la CMM pour mettre fin à un soulèvement peuvent s'abîmer dans les interstices de la souveraineté impériale : malgré le soutien du consul et la présence des forces de la police portuaire, la compagnie est de nouveau mise en échec.

La mutinerie, comme les officiers du navire qualifient cette action ouvrière, éclate dans l'océan Indien, peu de temps avant l'escale prévue à Colombo (Ceylan)<sup>20</sup>. Le conflit atteint son paroxysme lorsque l'équipage décide de se mettre en grève à la suite de la mort d'un marin qui a succombé à une fièvre typhoïde. Alors que les règles à bord prévoient une inhumation en mer, les marins refusent de s'exécuter, faisant du cadavre en décomposition une bombe sanitaire et obligeant les officiers à accomplir eux-mêmes cette tâche morbide. Une fois arrivés à Colombo, les officiers sollicitent, et obtiennent, l'aide du consul français afin de laver l'affront. Ce soutien est d'autant moins surprenant que le consul, qui possède les pouvoirs juridiques sur les ressortissants français – citoyens ou sujets de l'Empire – exerce

---

18 Les officiers et, dans une moindre mesure, le maître d'équipage, assuraient la surveillance et le maintien de l'ordre sur les paquebots des Messageries maritimes, même si la compagnie pouvait faire appel à des détectives privés. En raison du faible nombre de policiers à bord des paquebots, les évasions de condamnés et les désertions étaient monnaie courante.

19 Sur les limites du pouvoir consulaire aux ports asiatiques, voir François Drémeaux, *La France et les Français à Hong Kong (1918-1941)*, Rennes, PUR, 2022, p. 221.

20 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), divers, « Incident à Colombo » ; enquête du commandant Froment, 19 juin 1913.

également en tant que représentant général des Messageries à Ceylan<sup>21</sup>. Excédés par le délitement de la discipline à bord du *Calédonien*, le consul et l'agent de la compagnie convoquent la police portuaire. Mais celle-ci refuse d'intervenir de peur des répercussions légales. Elle se contente de reconduire à bord les marins qui désertent le navire, ce qui a pour effet de renforcer la cohésion des grévistes<sup>22</sup>.

Les journaux de Colombo ne tardent pas à critiquer la compagnie. Sous le regard pesant de la presse et des navires étrangers, les officiers de la compagnie, dépourvus de toute capacité de rétorsion, sont, comme l'affirme l'un d'entre eux, « entièrement désarmés<sup>23</sup> ». Dans ce que le consul décrit comme une totale « abdication du principe d'autorité<sup>24</sup> », les officiers accèdent finalement aux demandes de l'équipage, ce qui compromet toute possibilité de procédure légale ultérieure à son encontre. Le paquebot poursuit sa route jusqu'à l'escale suivante, Saïgon, où une enquête est déclenchée. Cependant, les membres de l'équipage serrent les rangs et refusent d'identifier les meneurs à bord<sup>25</sup>. Tant la mobilité que l'immobilité jouent en faveur des marins, qui obtiennent ainsi gain de cause en naviguant avec succès à travers les frontières maritimes.

Si les officiers navigants et le consul sont consternés du manque de soutien des autorités britanniques de Colombo, sans doute ne sont-ils pas surpris de la réaction de la perfide Albion. Les routes au-delà de Suez comptent de nombreuses escales dans des ports britanniques. Du fait de cette réalité géopolitique, les Messageries maritimes sont à la merci d'un gouvernement anglais qui refuse de clarifier sa politique concernant les interventions à bord des navires étrangers. Ainsi, quelques années avant que les officiers du *Calédonien* aient dû se résoudre à l'« abdication du principe d'autorité » à Colombo, un paquebot russe faisant escale dans ce port a été confronté au même sort. L'événement déclenche alors un

- 21 À priori, la carrière de consul ne permet pas d'exercer une autre activité professionnelle, ce qui soulève les ambiguïtés de cet incident. Cependant, les consuls européens stationnés au-delà de Suez sont connus pour, de temps en temps, s'affranchir de la frontière entre fonction publique et activité privée. Sur le cas des consuls impliqués dans le trafic illégal de pèlerins, par exemple, voir Eric Tagliacozzo, *The Longest Journey: Southeast Asians and the Pilgrimage to Mecca*, Oxford, OUP, 2013, p. 109-180. Pour un autre exemple de consul français impliqué dans le commerce privé, voir : Centre d'archives diplomatiques de La Courneuve, ministère des Affaires étrangères 2, correspondance commerciale, Aden, 1890-1901, « Vice-Consul De Courte à M. le député Min. des Affaires étrangères. Aden », 16 mars 1892.
- 22 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), divers, « Incident à Colombo » ; enquête du commandant Froment, 19 juin 1913.
- 23 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), divers, « Incident à Colombo » ; lettre du Consul-Général (qui cite le Second Capitaine), 26 février 1913.
- 24 *Ibid.*
- 25 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), divers, « Incident à Colombo » ; enquête du commandant Froment, 19 juin 1913.

débat qui met à nu les ambiguïtés légales concernant les mutineries, mais qui porte aussi sur l'exercice de la souveraineté dans ce que l'on peut appeler les interstices impériaux — interstices dont profitent avec succès les marins.

Au printemps 1906, le *Grigory Moerch* jette l'ancre à Colombo pour une escale durant sa longue route vers Vladivostok. Mais le caractère routinier de cet arrêt vole en éclats lorsque le consul russe du port reçoit un télégramme urgent envoyé par les officiers du bord : l'équipage s'est « mutiné et la vie du capitaine [est] en danger<sup>26</sup> ». Le consul – qui n'est pas russe, le poste ayant été délégué au consul français qui exerce au nom des deux pays – demande à la police portuaire de monter à bord, « dans le strict objectif de protéger le capitaine de toute violence<sup>27</sup> ». L'équipage ne semblant pas violent et s'abstenant de toute provocation à l'égard des policiers, les demandes d'arrestation sont refusées par le procureur général de Ceylan. Celui-ci se justifie auprès de ses supérieurs en affirmant qu'il ne peut autoriser des mesures de répression que si la sécurité du port est menacée. Or, selon lui, « il n'y a pas de menace, il s'agit simplement d'une grève et dans ce cas, nous ne pouvons pas intervenir sur un navire étranger<sup>28</sup> ». Un collègue du procureur général décrit la situation en des termes moins circonspects : « Le Consul a hâte de forcer l'équipage [...] hors du bateau, mais ceci ne nous regarde pas<sup>29</sup>. » Alors que les marins du *Grigory Moerch* refusent de céder, le consul poursuit ses efforts pour obtenir l'intervention en force de la police, tandis que le capitaine s'active pour trouver un moyen de remplacer ses marins par un équipage indigène. Tandis que la presse s'interroge sur les raisons qui ont conduit à cette impasse, les autorités portuaires ébauchent un plan pour remorquer le paquebot hors du port et l'abandonner à son sort. Finalement, juste avant le déclenchement de l'opération, une liste de concessions est transmise à l'équipage qui les accepte. Les marins mettent pied à terre et la grève s'arrête aussitôt<sup>30</sup>.

Si le déroulement des événements peut sembler confus, ses implications légales sont tout simplement indéchiffrables. Embarrassées par leur gestion de cet épisode, les autorités britanniques de Ceylan demandent à Londres de leur fournir des précédents légaux pour répondre à deux questions : est-ce qu'une administration coloniale a « l'autorité légale pour intervenir en faisant usage de la force face à une situation ne représentant pas de risque pour le maintien de l'ordre, mais relevant d'un conflit entre le capitaine d'un navire étranger à

---

26 The National Archives (désormais TNA), FO 372/28/59, « Legality of Action by Colonial Govt in case of mutiny tc. Arising on Foreign Ship lying in Colonial Port », 2 avril 1906.

27 *Ibid.*

28 TNA, FO 372/28/59, « Attorney General to Lt. Governor », 3 mars 1906.

29 TNA, FO 372/28/59, « Ashmore to Daniels », 23 mars 1906.

30 TNA, FO 372/28/59, « Attorney General's Department, n. 425 », 29 mars 1906.

quai et son équipage ? » ; le cas échéant, dans quelle mesure a-t-on l'« autorité d'arrêter des mutins à bord d'un navire étranger lorsqu'une telle requête émane du capitaine, ainsi que du consul de l'État auquel le navire appartient<sup>31</sup> ? ». Or, loin d'apporter des réponses, les précédents historiques soulèvent d'autres questions. Ainsi, le dernier paquebot russe confronté à des conflits du travail lors de son escale à Colombo aurait été abordé de force par la police, alors qu'il n'existe pas de trace administrative d'une telle intervention, ce qui éveille des soupçons quant au caractère légal d'une telle opération<sup>32</sup>. La discussion remonte jusqu'au Foreign Office, chaque échelon administratif apportant une touche de complexité supplémentaire. Les traités binationaux s'opposent aux codes municipaux, tandis que des juristes débattent pour savoir si les lois locales et celles en vigueur sur les bateaux étrangers s'appliquent de manière concurrente ou si elles s'excluent mutuellement. Les discussions portent également sur le fait de savoir si des crimes commis à bord par des membres d'équipage deviennent nuls une fois à quai, tandis que certains commentateurs mettent en garde contre le risque de nullité procédurale si des crimes jugés en mer venaient à être jugés une deuxième fois à terre. En outre, des règles différentes s'appliquent à la flotte marchande et aux navires militaires, mais personne ne sait comment agir lorsqu'un navire marchand a été commandité par un État. Dépend-il du droit privé ou du droit public ?

Après avoir « recherché en vain un précédent conclusif<sup>33</sup> », les autorités britanniques optent pour une politique de l'ambiguïté. Les mesures répressives seraient autorisées lorsque la sécurité d'un port britannique serait menacée, ou en cas de violences à bord d'un navire étranger<sup>34</sup>. Cependant, rien ne précise ce qu'est une menace pour la sécurité du port ni quelles formes de violence constituent une atteinte à l'ordre public. Face à ces dispositions, les armateurs sont dans l'impasse. Les mutineries de travailleurs qui éclatent le long des routes maritimes sont suffisamment graves pour forcer les compagnies à négocier avec les équipages, mais pas assez violentes pour déclencher l'intervention d'une police étrangère. Sur la ligne d'Extrême-Orient, la police étrangère est le plus souvent britannique, et le gouvernement anglais n'est pas convaincu de la légalité, ou de l'intérêt, d'interventions sur des navires étrangers en cas de conflits du travail. Pressées de choisir entre exercer le monopole de la violence sur le sol britannique et agir en tant que force d'appont pour des armateurs étrangers, les autorités britanniques s'abstiennent de tout choix.

31 TNA, FO 372/28/59, « Minute by Davidson », 9 mars 1906.

32 TNA, FO 372/28/59, « Lt. Governor-AMS », 27 mars 1906, p. 19.

33 *Ibid.*

34 TNA, FO 372/28/59, « Legality of Action by Colonial Govt in case of mutiny tc. Arising on Foreign Ship lying in Colonial Port », 2 avril 1906.

## SOUVERAINS DE LA ROUTE

Faute d'appui étranger, les capitaines français peuvent chercher des alliés dans les nombreux ports coloniaux français de l'Indo-Pacifique. Pourtant, même le territoire impérial peut s'avérer une base précaire pour l'exercice de leur autorité sur des marins révoltés. Si les agents de la compagnie peuvent compter sur le concours de la police française, les marins ont, eux, la possibilité de faire appel à l'administration de l'Inscription maritime. Avec environ cent mille marins placés sous sa juridiction en 1900, cette institution est mandatée pour encadrer les marins, mais également pour veiller à ce que les compagnies privées protègent leurs conditions sanitaires et de travail. S'il n'est pas certain que l'institution ait été favorable aux marins grévistes, elle n'en tient pas moins son rôle d'arbitre<sup>35</sup>.

116

Au tournant du xx<sup>e</sup> siècle, alors que l'ère des grèves massives débute à Marseille, les capitaines sont horrifiés par le spectre de l'arbitrage étatique qui, de leur point de vue, sape leur propre autorité à bord et les met face à la nécessité de trouver de nouveaux alliés au sein de l'État. C'est ce qu'affirme, par exemple, un capitaine en 1900 : « La situation est donc devenue bien nette. 1) On a pris soin de désarmer totalement les Capitaines. 2) La Puntion de débarquement est illusoire aujourd'hui. 3) Par ordre, les consuls sont désarmés<sup>36</sup>. » L'amertume de cet officier est compréhensible. Après avoir dû faire face à un équipage rebelle pendant des semaines, il échoue à faire juger des marins à Yokohama, terminus de la ligne. Les tentatives pour dissuader les grévistes en usant du biais des menaces consulaires ou d'une intervention policière ne donnent rien. En effet, comme les Britanniques, les autorités japonaises préfèrent éviter de gérer des conflits sur des navires étrangers. Sur le chemin du retour, lors d'une escale à Saïgon, le capitaine fait appel à l'Inscription maritime. À son grand désarroi, le magistrat garantit aux marins le droit à un procès en métropole à Marseille, dont le port ne doit être atteint qu'un mois plus tard. Par conséquent, ceux qui contestent l'autorité du capitaine jouiront à l'arrivée, selon ce dernier, « de la plus parfaite impunité depuis six semaines » — un temps suffisamment long pour préparer une stratégie de défense dans le cas d'un procès, abandonner le navire ou persuader d'autres marins de se joindre au mouvement. Dans l'un de ses messages à la direction de la CMM, le capitaine évoque la dernière option à sa disposition : « Restent les navires de guerre — À l'avenir, quand les punitions seront nécessaires, et cela ne va pas manquer, je ne m'adresserai qu'aux navires de guerre, et ça marchera<sup>37</sup>. »

35 Marie-Hélène Renaut, « L'Histoire par les Lois », art. cit. ; Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français, op. cit.*, p. 13-20.

36 CCIMP, MM 559, *Yarra* (1893-1907), RV 21, ligne de Chine, commandant Schmidt, 14 octobre 1900.

37 *Ibid.*

En 1909, alors que des grèves à répétition éprouvent la marine marchande, un autre capitaine de la ligne d'Extrême-Orient dresse un tableau similaire de la situation à bord des navires. Toutefois, il ne se contente pas de solliciter le soutien de la marine de guerre, mais demande à ce qu'elle soit utilisée contre l'Inscription maritime. À cause de l'« influence des gréviculteurs, saboteurs et autres » qui sont « rentrés dans nos rangs » :

Nous avons affaire désormais à un personnel qui s'il n'a pas d'idées très arrêtées sur ses devoirs, est par contre très au courant de ses droits. Dans les voyages comme celui-ci, où les escales sont nombreuses, nous ne pouvons plus remuer une paille... Pour remédier à pareil désastre, il serait nécessaire que tout ce qui tient de près ou de loin à la Marine ne cesse de battre en brèche le régime si suranné de l'Inscription maritime<sup>38</sup>.

Confrontés à des conflits à bord, de nombreux capitaines des Messageries maritimes adoptent cette stratégie. Tirant profit d'un statut des marins encore embryonnaire, ainsi que d'un vide juridique permettant à tout capitaine de faire appel à la marine militaire s'il considère que la sécurité de la navigation est menacée, ils évitent les ports d'escale et se précipitent vers les navires de guerre français pour assurer la sécurité à bord<sup>39</sup>.

Tandis que les capitaines empêchent les juristes de l'Inscription maritime d'intervenir en tant qu'arbitres dans ces conflits du travail, les dirigeants et officiers de la CMM sollicitent plus que jamais l'institution pour tout incident ayant lieu dans des ports français. La stratégie de la compagnie consiste à attaquer l'Inscription maritime sur deux fronts : miner son influence sur les questions liées aux conflits du travail, tout en la submergeant de tracasseries administratives. Directeur de cette institution à Saïgon dans les années 1900, André Jacquemart décrit, dans sa correspondance avec le gouverneur général de l'Indochine, la manière dont ces attaques affectent ses bureaux au quotidien. Il y accuse le réseau consulaire « au-delà de Suez » d'être entièrement à la solde des Messageries maritimes. En effet, si l'alliance entre consuls et agents de la CMM échoue à garantir l'arrestation en masse d'équipages mutinés, les consuls incitent les capitaines à débarquer les agitateurs les plus actifs à Saïgon. Cette pratique est d'autant plus commode pour la compagnie que l'Inscription maritime doit

38 CCIMP, MM 551, *Yarra* (1908-1917), RV, ligne de Madagascar, commandant Bruno, 14 septembre 1909.

39 CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), RV, ligne d'Australie, commandant Melber, avril 1911; CCIMP, MM 86, *Calédonien* (1908-1917), ligne de Chine, commandant Tivolte, 25 octobre 1912; CCIMP, MM 6, *Amazonne* (1919-1920), RV, ligne de Chine, commandant Lapousse, 17 avril 1920; CCIMP, MM 20, *André Lebon* (1919-1921), RV, ligne de Chine, commandant Cousin, 19 octobre 1920.

souvent prendre en charge le coût des procédures légales et le rapatriement. Saigon se transforme ainsi en dépotoir de tous les problèmes que la compagnie ne peut pas résoudre dans les ports étrangers et devant les tribunaux maritimes, et l'Inscription maritime de Cochinchine devient, selon Jaquemart, un ingérable « chef-lieu d'arrondissement maritime de tout l'Extrême-Orient » qui doit laver le linge sale « des navires français de Djibouti au Japon<sup>40</sup> ».

Les Messageries maritimes semblent avoir trouvé une forme de recette destinée à lutter contre les grèves à bord : un mélange d'opportunisme, de capacité à naviguer entre différentes agences étatiques, ainsi qu'une utilisation cynique des complexités des lois maritimes. Mais cette manière de combattre les mouvements militants à bord relève-t-elle d'une approche systématique ? Après tout, les navires de la marine militaire ne sont pas toujours à portée de main. Quant à la stratégie qui consiste à se décharger sur l'Inscription maritime de la gestion des marins responsables de troubles hors des ports français, elle peut se heurter à la détermination d'un fonctionnaire tel que Jaquemart, qui ne cesse de dénoncer les abus de la compagnie concernant l'usage des ressources de l'État et les vides juridiques du droit maritime<sup>41</sup>.

118

## INDIGÈNES DE LA VILLE FLOTTANTE

Pour des compagnies telles que les Messageries maritimes, la seule approche structurelle qui semble avoir existé pour combattre les conflits du travail à bord est le recrutement, ainsi que l'emploi par roulement constant, d'équipages composés de travailleurs originaires d'Asie ou d'Afrique, majoritairement sujets des empires français et britannique. Cette pratique mériterait une étude approfondie, mais ses contours se dessinent clairement dans les archives de la compagnie et ont récemment fait l'objet de recherches<sup>42</sup>. Le recrutement de ces travailleurs le long

---

40 Archives nationales du Vietnam 2 (désormais ANV 2), Hô Chi Minh-Ville : IA/ Dossier 2909, Saigon Inscription maritime (1907-1913), lettre du chef du service maritime André Jaquemart au gouvernement général à Hanoi, 23 février 1910.

41 ANV 2, Saigon Inscription maritime (1907-1913 ; 1913-1917) IA/Dossiers 2909, 2808, 27202.

42 Laurent Jolly, « Pratiques d'embauche en situation coloniale. Les Messageries maritimes du golfe d'Aden (1862-1940) », *Le Mouvement social*, n° 273, octobre-décembre 2020, p. 111-127 ; Richard Lawless, « Recruitment and Regulation: Migration for Employment of "Adenese" Seamen in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries », *New Arabian Studies*, vol. 2, 1994, p. 75-100 ; Gopalan Balachandran, *Globalizing Labour? Indian Seafarers and World Shipping (ca 1870-1945)*, New Delhi, OUP, 2012 ; On Barak, *Powering Empire: How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization*, Oakland, University of California Press, 2020. Voir également les travaux de Justine Cousin et sa contribution dans le présent dossier.

de la ligne d'Extrême-Orient, notamment à Aden, Djibouti, Singapour, Saïgon et Hong Kong, se caractérise par le recours à des contrats précaires, à des documents d'origine douteuse, et à la médiation de *surangs* (recruteurs, traducteurs et chefs d'équipe). Leur travail est organisé selon une hiérarchisation mêlant origine ethnique et compétences professionnelles, renforcée par des stéréotypes raciaux. Ils sont généralement maintenus à l'écart des autres marins, autant que les conditions à bord le permettent. Surtout, ils sont régulièrement transférés entre les différents navires de la compagnie afin de briser toute velléité d'organisation ou toute forme de solidarité entre les hommes.

De telles conditions de travail offrent aux dirigeants des Messageries maritimes de nombreux avantages. Ces travailleurs reçoivent des salaires moindres, car payés en monnaie étrangère, et occupent moins d'espace à bord. Un guide paru en 1887, présentant les paquebots de la CMM, s'extasie en décrivant comment, « dans un réduit à lits de camp superposés, s'entassent les dix-neuf boys chinois, fort à l'aise là où dix Européens ne pourraient vivre<sup>43</sup> ». Par ailleurs, les contrats léonins que l'on fait signer aux travailleurs non européens permettent à la compagnie de choisir la juridiction qui lui convient au cas par cas. Un capitaine peut ainsi, par exemple, débarquer un charbonnier somalien à Djibouti ou dans le territoire britannique d'Aden, en fermant les yeux sur un contrat mal établi ou en rejetant un document légitime. Ces pratiques sont inévitables puisque, comme le note Jaquemart en 1912, « [les] chauffeurs arabes se font toujours porter sur les rôles sous un faux nom<sup>44</sup> ».

Grâce à une politique implicite, mais strictement contrôlée, de ségrégation raciale, les responsables des Messageries maritimes peuvent également limiter toute forme de solidarité interr raciale entre travailleurs. « Je mène une bande d'hommes et je n'ai même pas la solde d'un mauvais chauffeur européen qui ne sait faire autre chose que verser de l'huile dans un godet », écrit un *surang* arabe à son capitaine en 1911<sup>45</sup>. Celui-ci transfère vite la missive à ses supérieurs à Marseille, accompagnée de sa propre analyse de la situation : « Il ne faut pas perdre de vue que ces hommes sont en contact avec [...] les chauffeurs européens qui, d'après les renseignements donnés par des mécaniciens, cherchent à les catéchiser<sup>46</sup>. » Afin d'éviter la catéchisation – c'est-à-dire l'adhésion aux idées syndicalistes, voire communistes – des travailleurs non européens, il faut s'assurer que ceux-ci circulent le plus possible. Les travailleurs européens côtoient ainsi un Autre dont

43 Paul Bonnetain et Louis Tillier, *Histoire d'un paquebot*, Paris, Quantin, 1890, p. 79.

44 ANV 2, 2909, Inscription maritime (1910-1913), lettre d'André Jaquemart au gouvernement de Cochinchine à propos des chauffeurs arabes, 31 juillet 1912.

45 French Lines & Compagnies, RV, 1997-002-4337, *Tonkin*, commandant Charbonnel, v. 2, ligne de Chine et Japon, 18 janvier 1911.

46 *Ibid.*

l'origine raciale change sans cesse, et dont la présence permet aux Messageries maritimes de brandir contre ceux qui militent à bord la menace du remplacement.

Par ailleurs, il est important de souligner que les employés non européens travaillent dans la crainte permanente d'être remplacés d'un jour à l'autre. Le témoignage dépité d'un *surang* arabe, écrivant en 1919 après des années de service, en est un bon exemple. Après avoir appris que son équipe allait être remplacée par un groupe de Chinois, il écrit à son capitaine une lettre implorante en français phonétique :

Voilà 21 ans mon commandent que [...] je suis au servis de cette compagnie je me suis tenue a mon poste pendant toute la duré des ostilités mon navire [...] a été torpillé par les ordes allemande au neuve d'entre nous ont trouvés la mort parmi ces neuves personnes jais eut déploraís le mort de mon neveux [...] et par récompense et gratitude a nos services la comppagne ne trouve rien de mieux de transformé son équipages s'est a dire mon commandent de nous remplacé, nous l'Arabes, par des Chinois. Nous somme il est vrai mon commandent les fils du soleil mes nous avont quand meme un cœur pour aimer, une consiense pour juger, et un esprit pour aprecier et je me refuse a croire mon Commandent que vos nobles sentiments d'humanité et d'équitable justise ne sauront agir de consert avec la compagnie pour des pareilles prosédés [...] <sup>47</sup>.

120

Quels qu'aient pu être les sentiments du capitaine, la réponse des dirigeants de la compagnie à Marseille est cinglante : « Je vous prie de faire savoir au *surang* des Arabes, que nous n'avons pas à lui rendre compte des raisons pour lesquelles nous faisons embarquer à leur place une équipe de chauffeurs chinois<sup>48</sup>. » Ne pas avoir de comptes à rendre est, en somme, l'un des principaux avantages que les patrons de la CMM tirent de leur réseau global de travailleurs. Ils peuvent en outre, de façon quasi systématique, casser tout mouvement social à bord, face à des matelots jugés trop informés de leurs droits.

Les équipages de la marine marchande – formant un véritable prolétariat mobile – font de la militance pour les droits du travail un acte en mouvement dont la portée s'étend bien au-delà des ports européens. Afin de réprimer les mouvements de grève le long de ses lignes transitant par Suez, la Compagnie des Messageries maritimes mobilise un vaste réseau d'agents portuaires, consulaires, policiers et de capitaines. Pourtant, les travailleurs maritimes font preuve d'une

47 CCIMP, MM 6, *Amazone* (1919-1920), divers, lettre d'un *surang*, 10 décembre 1919. L'orthographe du document original a été respectée.

48 CCIMP, MM 6, *Amazone* (1919-1920), divers, chef du service maritime à M. le commandant de l'*Amazone*, 12 décembre 1919.

remarquable capacité à déjouer les plans de leurs employeurs en exploitant les zones grises de la souveraineté impériale. Les mutins du début du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle tirent profit de la nature contradictoire des différents rôles qu'a leur lieu de travail. En effet, tout paquebot ou cargo mixte est une centrale à charbon pour certains, et un hôtel de luxe flottant pour d'autres ; une machine à profits pour les capitaux privés, et un instrument de pouvoir étatique ; une boîte noire, et un agent de la souveraineté française circulant de port en port, à travers les frontières impériales. Dans ce cadre, les possibilités des marins et employés du bord sont définies par la nature singulière des modes de gouvernance régissant les voies maritimes transimpériales. À terme, l'ingéniosité de ces travailleurs de la mer se heurte à l'utilisation d'une force de travail tournante, informelle et racialisée, par la compagnie. Vers le milieu du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle, lorsque les syndicats maritimes essaient de promouvoir une solidarité interethnique et transnationale, surgissent de nouvelles menaces contre le mouvement syndical, parmi lesquelles les plus redoutables sont sans doute l'automatisation du travail maritime, et le recours quasi exclusif à des équipages internationaux, principalement philippins, dont les contrats ne prennent pas en compte les lois françaises de protection des salariés<sup>49</sup>.

---

49 L'un des plus grands porte-conteneurs à l'heure actuelle, le *Jacques Saadé*, appartient au successeur des Messageries, la CMA CGM. Plus grand que la tour Eiffel, il est manœuvré par un équipage de seulement vingt-six personnes. Voir Vincent Groizeleau, « À la découverte du porte-conteneurs géant *CMA CGM Jacques Saadé* », *Mer et Marine*, en ligne : <https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/a-la-decouverte-du-porte-conteneurs-geant-cma-cgm-jacques-saade>, mis en ligne le 25 janvier 2021, consulté le 3 janvier 2023.



## 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<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Caroline Le Mao (dir.)

*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 XVIII<sup>e</sup> 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<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*