

Introduction

Les Européens dans les ports en situation coloniale n'est pas un ouvrage ponctuel. Il a son histoire et s'insère dans un projet de recherche mené maintenant depuis quelques années par plusieurs collègues et laboratoires de recherches (CEMMC, Centre Roland-Mousnier, CRHIA) qui ont accepté de le porter et de le financer. L'aventure a débuté lors d'une réunion du premier comité de pilotage qui s'est réuni le 6 novembre 2011 à l'université Michel-de-Montaigne Bordeaux III. Composé de Claire Laux (Bordeaux III puis Sciences-Po Bordeaux), à l'initiative du projet, d'Alexandre Fernandez (Bordeaux III), Pierre Guillaume (Bordeaux III), François-Joseph Ruggiu (Paris-Sorbonne), Jean-François Klein (Inalco puis université de Nantes), Cécile Vidal (EHESS) et Bruno Marnot (Bordeaux III puis université de La Rochelle), il réunissait des chercheurs du Centre d'Études des Mondes Moderne et Contemporain (CEMMC Bordeaux III), du Centre d'Études Nord-Américaines (CENA-EHESS), du Centre Roland-Mousnier (Paris-Sorbonne) et du Centre d'Études en Histoire Internationale et Atlantique (CRHIA-Nantes/La Rochelle). Le but était de bâtir une première réflexion sur les problématiques d'un projet de recherche étalé sur plusieurs années, ainsi que sur la forme à donner à l'ouvrage qui doit en constituer l'objectif ultime. Si tous ont reconnu la pertinence et l'intérêt scientifique d'un projet consacré à l'étude des ports en situation coloniale depuis le xv^e siècle jusqu'aux décolonisations du milieu du xx^e siècle, il a également été considéré que cette réflexion devait s'étendre à l'ensemble des empires européens, en suivant une démarche à la fois systémique et comparative. Ce projet paraissait d'autant plus important et novateur qu'il n'a fait jusqu'à présent l'objet d'aucune réflexion de synthèse, que ce soit en langue anglaise ou française. Les discussions ont d'abord porté sur la forme du futur livre, à savoir s'il fallait plutôt produire une somme des connaissances actuelles sur les ports coloniaux ou privilégier une réflexion sur la construction de l'objet « ports coloniaux ». C'est finalement cette seconde approche, plus proche de l'essai, qui a semblé la plus novatrice et la plus riche d'intérêt à l'ensemble du comité de pilotage. S'en est suivie une discussion croisée qui a permis de faire émerger quelques problématiques structurantes. Ce travail de réflexion sur le fond s'est

poursuivi à l'occasion de deux ateliers fermés, réunissant une équipe plus large, composée d'une petite dizaine de membres. Le premier s'est tenu à Bordeaux les 14 et 15 juin 2012 ; il a bénéficié de l'appui du CEMMC de l'université de Bordeaux III, notamment parce que ce projet s'est inscrit dans le cadre de l'un de ses trois axes de recherche quinquennaux, intitulé « Identité et territoires des villes portuaires du XVI^e siècle à nos jours ». Un second atelier a été organisé le 11 décembre 2012 à Paris, le matin au Centre Roland-Mousnier à la Sorbonne et l'après-midi à l'Institut National des Langues et Civilisations Étrangères. Les réflexions qui en émanèrent permirent de mieux cerner notre objet d'étude et de dégager des problématiques structurantes.

C'est ce travail préalable qui est, de fait, à la base de cet ouvrage issu d'une journée d'étude, « Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle », organisée dans le cadre de l'axe 4 du Labex « Écrire une histoire nouvelle de l'Europe » (EHNE), axe 4 piloté par le CRHIA, laboratoire commun aux universités de Nantes et de La Rochelle. Autour d'une réflexion générale animant cet axe, où il s'agit de penser les Européens hors d'Europe, le port colonial nous paraissait fort à propos pour tenter une première esquisse de ces zones intermédiaires, ces entre-deux coloniaux, entre métropoles et colonies que constituent les espaces portuaires, tant sur le plan spatial que social. Bien entendu, une journée d'étude ne suffit pas à faire le tour d'un tel sujet mais il a permis de confronter les recherches des uns et des autres, de donner cette fois un peu plus de chair aux différents questionnements et hypothèses généraux que nous avons développés jusqu'à présent mais, aussi, d'être un nouvel espace de discussion pour à la fois continuer le projet initial – réduit cependant à l'Empire français faute de forces et de temps suffisant pour faire la pesée globale des ports coloniaux dans toutes leurs dimensions – tout en tentant des réflexions nouvelles et que nous espérons novatrices pour les offrir au projet Labex-EHNE. Cette introduction cherche donc, avec beaucoup de modestie, à proposer quelques pistes de réflexion et de cadrage qui seront amenées à être développées par ailleurs dans les divers projets qui, ici, se recourent : la projection des Européens et de leurs cultures outre-mer, ainsi que le rôle d'interface que jouent les ports entre sociétés autochtones et sociétés portuaires. Il s'agit, en l'occurrence, d'interroger l'éventuelle spécificité de ces dernières en situation coloniale.

Au préalable, il nous semble important de souligner que l'objet « port colonial » fait appel à trois références par rapport auxquelles il faut à chaque fois dégager ses singularités : le port métropolitain européen, la ville portuaire européenne et la ville « coloniale ». De ce point de vue, notre objet d'étude se situe sur une ligne de crête étroite qui fait à la fois la complexité et l'originalité du projet. Cette crête est non seulement étroite mais également longue et sinueuse. Longue car elle couvre une durée de cinq siècles, aussi la dimension diachronique est-elle une problématique que nous devons avoir constamment à l'esprit, dans la mesure où chaque questionnement ou thématique abordé

exige de tenir compte des évolutions, des continuités mais aussi des ruptures. À première vue, la ligne de partage des eaux majeure pourrait se situer entre la période moderne et la période contemporaine. En ce sens, la collaboration étroite entre les spécialistes des deux périodes s'impose-t-elle comme un préalable méthodologique. Cependant, sans doute, d'autres césures moins soupçonnables surgiront-elles à mesure de la progression de nos travaux, avec des décalages chronologiques selon les régions du monde, révélant les tensions diachroniques mais, aussi, synchroniques. Ainsi, un glissement majeur semble s'opérer dans la seconde moitié du XVIII^e siècle avec la radicalisation des modes d'expansion et de domination des Européens en Asie : leurs effets ne tardent pas à se faire sentir sur les villes portuaires, en raison d'une relative libéralisation du commerce et d'une prise en main de plus en plus étroite des établissements maritimes ultramarins par les administrations coloniales. Cette lente mutation des comptoirs, liée à la disparition des grandes compagnies à charte – à l'exception notable, jusqu'en 1858, de l'East India Company –, s'accompagne d'une extension du contrôle territorial des arrière-pays, signe avant-coureur de la construction des empires du XIX^e siècle territorialement plus formels. Cette évolution n'exclut pas pour autant la forme ancienne du comptoir réifié sous la forme de la concession.

Cette crête est également sinueuse dans la mesure où le projet affichait l'ambition originelle de construire son objet en s'appuyant sur l'expérience des différents empires européens. Même recentré sur l'Empire français, ce projet ne peut faire l'économie d'une approche comparatiste qui doit faire la part des analogies et des différences. Peut-on déceler par exemple des modèles impériaux de ports coloniaux ? Cela dépend évidemment des objectifs assignés à leur création ou à leur développement mais, en réalité, la question appelle des réponses nuancées en fonction des thématiques abordées, car l'on sait aussi que la circulation des hommes, des idées et des techniques intra et trans-impériales peut conduire aussi à des emprunts, des transferts qui, in fine, peuvent produire des convergences, des similitudes dans la configuration des sociétés, la forme ou encore la structuration des ports coloniaux. La question reste ouverte mais, comme nous l'avons précisé d'emblée, il faut à tout prix éviter l'écueil de la multiplication des études de cas qui finirait par brouiller la spécificité des ports en situation coloniale, alors que c'est précisément celle-ci que nous cherchons à dégager. Là encore, il convient de trouver le point d'équilibre entre le nécessaire esprit de synthèse et la nuance typologique lorsqu'elle s'impose.

D'où le choix du titre qui relève d'une forme de prudence méthodologique comparable à celle dont font preuve aujourd'hui les spécialistes des villes coloniales. Ainsi, Hélène Vacher s'interroge sur le sens même de l'expression « ville coloniale » qui, du fait même de son caractère englobant et imprécis, donnerait à penser abusivement à un modèle figé, repérable en tout temps et en tout lieu¹. Anthony D. King préfère, du reste, employer la terminologie de

« villes dans une société coloniale » ou « en situation coloniale », reprenant ainsi à son compte le concept fixé en 1951 par Georges Balandier². Nous devons aborder notre objet dans le même esprit : plutôt une construction permanente et non pas un modèle donné, intemporel et universel qui ne résisterait pas, de toute façon, à l'analyse. Cependant, la dimension impériale permet de réfléchir sur un espace suffisamment vaste pour tenter de dégager une typologie de première approche, car il est évident que, pour prendre l'exemple du seul Empire français, tous les ports « coloniaux » n'ont pas la même fonction, ni le même poids économique, stratégique ou politique³.

Ce qui fait la singularité du port en contexte colonial c'est peut-être et avant tout sa fonction d'interface, de contact, via l'espace maritime, entre la colonie et sa métropole européenne mais aussi entre d'autres colonies d'un même empire ou d'empires différents. La question douanière joue ici un rôle déterminant qu'il convient de ne pas négliger, la plupart des colonies étant au service de leurs métropoles. Dans le cas du port colonial cette interface est bien entendu assurée par les Européens colonisateurs, mais il faut entendre cette notion dans sa polysémie.

Fonction d'interface économique, tout d'abord, qui apparaît comme la plus évidente, car si l'entreprise coloniale est une manifestation de l'expansion européenne, de la volonté de puissance des États qui la portent, il faut toujours avoir à l'esprit que celle-ci s'inscrit aussi dans deux processus de mondialisation, celle des XVI^e-XVIII^e siècles et celle des années 1850-1914, laquelle tente vaille que vaille de se reconstituer après l'épreuve de la Première Guerre mondiale⁴. Au-delà de l'*anglobalisation* du monde au XIX^e siècle⁵, ces deux mondialisations doivent être entendues comme des processus de mise en connexion intercontinentale d'économies nationales dans laquelle l'Europe joue un rôle moteur à partir du XVI^e siècle et qui atteint son apogée au siècle de la révolution industrielle. Cela pour dire que les dynamiques de colonisation européenne – puis américaine et japonaise – et de mondialisation sont étroitement liées. Et les ports des colonies, depuis le comptoir jusqu'à l'établissement contemporain parfois doté d'équipements les plus modernes, représentent les premiers points d'appui outre-mer de cette projection des puissances européennes, qui entremêlent constamment intérêts de l'État impérial et intérêts des milieux d'affaires internationaux. Ils sont aussi les bases opérationnelles d'un négoce dont l'horizon des affaires varie du niveau local jusqu'à « l'échelle du monde », pour reprendre la belle expression de Patrick Verley⁶. Cette alliance objective d'intérêts entre « richesse et puissance », pour citer l'économiste François Fourquet⁷, s'incarne dans l'extension concomitante du réseau des bases navales, qui peuvent associer fonctions militaire et commerciale. Remarquons au passage que l'une n'exclut pas forcément l'autre. Il est parfois vain de chercher à savoir ce qui domine dans les raisons qui poussent une métropole à se projeter ailleurs et à assujettir territoires et pays souverains ; ainsi le comptoir du négociant ne prime pas toujours sur le sabre du conquérant et

réciproquement. L'un peut aussi procéder de l'autre. Les très nombreux débats cherchant, souvent dans un but plus idéologique que scientifique, à démontrer la primauté du politico-stratégique sur l'économique – ou l'inverse – ont longtemps stérilisé la recherche sur ces questions. Un port colonial remplit souvent les deux buts : le port de guerre affirme le rayonnement et la puissance de la métropole comme le port de commerce participe activement à son développement économique. On remarquera que, généralement, plus le port est stratégique en matière commerciale plus il associe un espace militaire destiné à en assurer la défense. Trop longtemps l'historiographie du « moment colonial » a été divisée entre les tenants (libéraux) du drapeau primant le comptoir commercial et ceux (marxistes) privilégiant quasi exclusivement la dimension économique, à l'origine de toute entreprise coloniale. C'est bien vite oublier que les acteurs principaux de ces ports – les grands négociants – sont aussi, surtout aux XIX^e et XX^e siècles, des bourgeois patriotes. Le port considéré comme une base avancée des intérêts stratégiques économiques et martiaux outre-mer est peut-être, dans le fond, la première clef de lecture à avoir lorsque l'on tente de saisir ce qui fait le port colonial, tant il est vrai que dans les métropoles le port militaire est souvent dissocié du port marchand et industriel. Le couple Toulon-Marseille – et encore – illustre parfaitement cette dichotomie que l'on ne retrouve pas outre-mer dans les premiers temps de la dilatation globale imposée par l'Occident conquérant.

En ce sens, l'installation du réseau des premiers « forts de commerce » par les Portugais le long de la côte ouest-africaine fait sens de par l'ambivalence même de l'expression⁸. L'exemple des nombreuses factoreries portugaises d'Afrique, d'Asie et du Brésil du XVI^e siècle montre d'ailleurs que les « forts de commerce » préservent une spécificité dans la mesure où ils ne sont pas toujours destinés à devenir des villes. Simple cas de figure pour démontrer ici que le port colonial n'est pas forcément synonyme de villes portuaires coloniales. Par extension, mais selon des modalités qu'il conviendra d'explorer, il est essentiel d'examiner le rôle et la place des ports coloniaux dans le processus de colonisation et de contrôle des territoires – de l'intérieur ou adjacents –, dans la mesure où ils apparaissent comme des points d'appui et l'un des outils de la domination ultérieure lorsque celle-ci passe du comptoir littoral à la colonisation territoriale. Mais, une fois encore, ceci n'a rien de systématique et peut aussi se produire alors que le territoire colonial change de métropole. Combien nombreux sont, en effet, les espaces insulaires passés d'un empire colonial à un autre sans passer par une phase transitoire d'indépendance, à l'instar des îles caribéennes.

La dimension militaire des ports coloniaux, qui tend d'ailleurs à se détacher de la fonction commerciale à l'époque contemporaine, reproduisant en cela une évolution similaire dans les métropoles européennes, nous conduit à nous interroger sur une autre dimension de l'interface, qui est celle de la morphologie urbaine des ports d'outre-mer. Ainsi Pierre Pinon rappelle que nombre

de villes portuaires coloniales françaises sous l'Ancien Régime sont l'œuvre d'ingénieurs du Génie et sont conçues comme des moitiés de leurs modèles européens : ainsi la limite physique brutale imposée par le rivage conduit à faire de la place centrale du modèle de Vauban une place latérale ouverte sur le large, à l'image de Louisbourg et de sa place d'arme décentrée au pied de la citadelle. Quand ces places sont fortifiées, la similitude est aussi évidente : l'ingénieur Blondel qui s'est rendu aux Antilles en 1666-1667, a conçu pour Fort-de-France (Fort-Royal) un plan qui rappelle son projet – jamais réalisé – pour Rochefort⁹. Le port colonial ne forme-t-il pas alors, du point de vue morphologique, une ville incomplète, spatialement limitée dans son développement par son *waterfront*? Toutefois, ajoute Pinon, ce modèle n'est pas propre à la France : le type quadrillé avec forteresse précédant une place ouverte sur la mer, par exemple, est aussi celui de Buenos Aires fondé par les Espagnols à la fin du xvi^e siècle. La cartographie très développée des fondations coloniales européennes, ainsi que les prises plus ou moins éphémères de villes ennemies, autorisent à penser que les ingénieurs militaires français, comme leurs collègues étrangers, pouvaient bien connaître les plans de fondations espagnoles, portugaises, anglaises ou hollandaises¹⁰. Saisir la fluidité de modèles de ports coloniaux, plus ou moins adaptés selon les circonstances, et leurs circulations à travers les espaces impériaux sont des pistes de réflexion indispensables dans le cas de notre étude.

Cette remarque nous conduit par conséquent à un autre aspect de la question des Européens dans les ports coloniaux qui est celle de la transcolonialité comme facteur de cohérence interne aux empires et dont le port colonial serait un rouage majeur. Il faut entendre par là la définition des savoirs et des pratiques transcoloniaux effectués depuis et vers les établissements d'outre-mer : réseaux d'échanges, circuits qui échappent à la métropole, circulations de militaires, d'ingénieurs, d'architectes, d'ouvriers mais aussi de savoir-faire, de techniques, de cultures qui participent à la création de corpus techniques et doctrinaux ainsi que de pratiques constructives qu'on retrouve d'un port colonial à l'autre. Évoquons, pour mémoire, le cas classique d'infrastructures portuaires de conceptions similaires, même quand elles sont éloignées de plusieurs milliers de kilomètres, et qui sont souvent la marque de fabrique de techniciens gyrovagues. L'exemple du grand ingénieur hollandais Waldorp, qui participa à la construction du nouveau port d'Amsterdam au xix^e siècle, puis à celui de Batavia (Djakarta) dans les Indes néerlandaises, avant de diriger l'aménagement des installations portuaires de La Plata en Argentine, en est une parfaite illustration.

Sortons des fonctions commerciales et militaires pour élargir la réflexion aux aspects urbanistiques, avec la question préalable et fondamentale qui consiste à savoir si la ville européenne représente un modèle archétypal de la ville portuaire coloniale ? Y a-t-il transposition d'un modèle urbanistique emprunté à la métropole dans le but de faire des villes portuaires coloniales des laboratoires

d'eupéanisation, des transpositions de systèmes urbains déjà connus ou, au contraire, un espace d'accommodements où se développent des architectures et des savoir-faire urbains spécifiques, hybrides, métissés, pour reprendre les théories de Caroline Herbelin¹¹? Plus largement, la présence durable des Européens a conduit à la formation de paysages urbains dans les ports coloniaux qui doivent nous informer sur leur manière de rebâtir une société outre-mer. Se pose évidemment la question du positionnement et des modes d'expression des autres groupes dans ces paysages, de l'ensemble des acteurs qui y vivent, en portant une attention plus particulière, pour ce qui concerne notre objet d'étude, aux quartiers portuaires.

La gestion du rapport dominant-colonisateur / dominé-colonisé par l'urbanisme apparaît ici en filigrane. Comment la gestion de ce rapport s'informe-t-elle de manière spécifique dans les ports, dans le cas où la société européenne n'est pas une formation homogène, isolée, mais vit au contact des autochtones et où les tensions de classes sociales recouvrent bien souvent celles de la race? En outre, le port colonial, comme tout port, se caractérise par un niveau de flux humains de haute intensité, avec cette particularité qu'il accueille et redistribue de la main-d'œuvre importée de façon plus ou moins coercitive, de façon extrême dans le cas des traites négrières, de façon édulcorée dans le cas du *coolie trade* ou d'autres modes d'engagismes. Il est évident que cette population en transit, dont les flux sont organisés et contrôlés essentiellement par les colons – qu'ils soient civils et/ou militaires – contribue à forger une partie de l'identité des ports coloniaux, tout du moins de nombre d'entre eux. L'intensité des flux appelle, plus largement, à des modes de contrôle spécifiques de la part des ports coloniaux, qu'ils soient d'ordre administratif, policier mais aussi sanitaires, car les maladies et les épidémies voyagent avec les hommes et les marchandises. Là encore, les ports des colonies apparaissent, même si cela est assez tardif, comme des lieux propices de pénétration de la médecine européenne, avec des effets retour non négligeables pour la connaissance des pathologies tropicales. La question des aménagements sanitaires dans des lieux marqués à la fois par des conditions climatiques particulières – souvent peu clémentes et où règnent des taux de morbidité peu communs avec ceux des métropoles – et par la présence de populations flottantes, par définition plus mouvantes que celles des autres villes coloniales, renvoie plus généralement à la question du contrôle social des populations portuaires par l'occupant européen et de ses modalités particulières de mise en œuvre.

Au fond, le port colonial comme avant-poste d'une métropole aux antipodes nous impose de l'analyser aussi comme une frontière dotée d'un certain gradient entre la « civilisation », incarnée par le colon, et la « barbarie » : plus on s'éloigne du port, plus on s'éloigne de l'Europe et donc de la civilisation. Par conséquent, le port en situation coloniale pose une ultime question : est-il la tête de pont de la civilisation, conçue de façon unilatérale comme universelle par les métropoles européennes, ou, au contraire, un isolat de civilisation au

milieu des « sauvages » – cas des missions chrétiennes, des concessions ? Se pose alors le problème de la diffusion de la civilisation dominante à partir du port qui peut être soit un marchepied soit, au contraire, une forteresse pour tenter de se protéger. C'est aussi cette dialectique sans cesse négociée qui se trouve au cœur de notre étude.

Jean-François KLEIN, Bruno MARNOT

NOTES

1. VACHER H. (dir.), *Villes coloniales aux XIX^e-XX^e siècles : d'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2005, p. 8.
2. KING A. D., *Colonial Urban Development. Social Power and Environment*, Routledge & Kegan Paul, 1976 ; ID., *Urbanism, Colonialism and the World-Economy. Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System*, Routledge, 1990 ; ID., « Colonial cities, global pivots of change », in ROSS R. J., TELKAMP G. J. (dir.), *Colonial Cities : Essays on Urbanism in a colonial context*, Dordrecht, M. Nijhoff, 1985, p. 7-32.
3. C'est ce que nous avons commencé à faire en nous intéressant aux acteurs de ces ports coloniaux, les grands patrons qui en animent l'espace économique. L'expression « patronat colonial » employée de façon conventionnelle réifie des situations complexes et variées qu'il convenait de reprendre pour mieux saisir l'espace mouvant des réseaux d'acteurs de ces sociétés particulières. Voir KLEIN J.-F., « Du patronat colonial au patronat impérial : pour un changement de paradigme », in DAUMAS J.-C. (dir.), « Radioscopie du patronat français », *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, numéro spécial, n° 114, 2012, p. 67-82.
4. MARNOT B., *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012.
5. FERGUSSON N., *Empire : How Britain Made the Modern World*, Londres, Penguin, 2009.
6. VERLEY P., *L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997.
7. FOURQUET F., *Richesse et puissance. Une généalogie de la valeur (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Paris, La Découverte, 1989 (rééd. 2002).
8. Voir par exemple GEORG O., HUETZ DE LEMPS X., *La ville coloniale, XV^e-XX^e siècle*, Paris, Seuil, 2012, p. 74.
9. PINON P., « Raisons et formes de villes : approche comparée des fondations coloniales françaises au début du XVIII^e siècle », in COQUERY-VIDROVITCH C., GEORG O. (dir.), *La ville européenne outre mers : un modèle conquérant ? (XV^e-XX^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 48.
10. SINOU A., *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal. Saint-Louis, Gorée*, Dakar, Paris, Karthala, 1993, p. 61. Cet auteur fait le rapprochement entre les plans de Saint-Louis du Sénégal et de Buenos Aires. Voir aussi PINON P., « Raisons et formes de villes... », art. cité, p. 49 et note 108.
11. HERBELIN C., *Architecture et urbanisme en situation coloniale : le cas du Vietnam*, thèse de doctorat en histoire, université de Paris-Sorbonne, 2010.