

Un atout stratégique ? Les ports et les chemins de fer chypriotes à l'époque coloniale

Serkan KARAS

RÉSUMÉ

Selon l'historiographie chypriote et britannique, Chypre fut un enjeu pour l'Empire britannique, notamment au début (1878) et à la fin de la colonisation (des années 1950 jusqu'à l'indépendance en 1960). Les ports jouaient un rôle essentiel pour les empires coloniaux car ils servaient d'interface entre la métropole et ses colonies, tant sur le plan civil que sur le plan militaire. Cela semblait d'autant plus vrai pour Chypre que c'était le seul territoire du Moyen-Orient placé sous souveraineté britannique. Toutefois, l'analyse des atouts technologiques classiques propres à une île sous domination coloniale, à savoir ses ports et ses voies de chemin de fer, ne confirme pas leur importance stratégique, qui semble avoir été douteuse dès les débuts de l'occupation.



Plan de la ligne de chemins de fer du gouvernement chypriote.

C'est en 1878, immédiatement après le congrès de Berlin, que Chypre est intégrée à l'Empire britannique. À l'époque, la puissance maritime est un atout essentiel dans la compétition entre empires, sur le plan militaire comme sur le plan commercial et politique. Il n'est donc pas surprenant que les ports de Chypre suscitent l'intérêt des marins et des dirigeants politiques. C'est surtout le port de Famagouste, vieille cité levantine au passé médiéval glorieux, qui retient l'attention, car il est susceptible de **participer à** la consolidation des

liaisons impériales. Certes, en 1878, le port est envasé et ne peut accueillir que de petites embarcations à voile pratiquant le cabotage. Il est encore loin de constituer un véritable atout stratégique, c'est-à-dire une station de ravitaillement en charbon. Mais pour les marins et ingénieurs britanniques de l'époque, il ne fait guère de doute que ses caractéristiques naturelles garantissent un emplacement de choix. Il se dit couramment qu'on pourrait en faire « un digne second du grand port d'Alexandrie, en Égypte », ou « un port de premier ordre », à l'instar de ceux d'Alexandrie et de La Valette, à Malte.

On ne peut dissocier le sort de Famagouste de celui de l'île. Si Chypre présente un intérêt stratégique, c'est parce qu'elle possède un port comme celui de Famagouste. Toutefois, la ville de Famagouste **nécessite des** travaux d'assainissement importants, et une reconstruction substantielle du port s'impose. Il faut donc rebâtir la ville et le port pour les rendre conformes - ainsi que l'île - aux ambitions impériales. Mais lorsque l'Égypte tombe aux mains des Anglais en 1881, la sécurité de la route des Indes se trouve assurée et Chypre perd son intérêt stratégique. Il en résulte que l'argent qui aurait pu financer les travaux d'agrandissement et de reconstruction de Famagouste est alloué au remboursement des créanciers français et anglais de l'Empire ottoman. Une somme prélevée chaque année sur les recettes de l'île est affectée au remboursement de cette créance. Ce tribut, imposé aux termes de la convention de Chypre par laquelle l'île passe sous contrôle britannique, grève fortement des ressources qui auraient pu être affectées au développement des infrastructures. Larnaka, principal point de contact entre Chypre et le reste du monde, demeure donc le principal port de navigation commerciale et de transport de passagers. Dans les années qui suivent, le gouvernement britannique finance la construction d'un embarcadère à Larnaka et le développement d'un port à Kyrenia, petite bourgade isolée sur la côte nord. Ce dernier projet est perçu localement comme un gaspillage des fonds publics, et comme un gouffre financier par le gouvernement britannique, malgré la « réduction des coûts » permise par l'emploi de forçats. L'édification de l'avant-port et d'un quai, dans le but de mieux protéger les navires, dure trois années de plus que prévu (1892-1899) pour un coût supérieur de 2 000 livres aux prévisions (9 356 livres).

Au tournant du ^{xx}e siècle, les fonds nécessaires au développement du port de Famagouste n'ont toujours pas pu être levés. La situation se débloque à partir de 1903, grâce à l'arrivée de Joseph Chamberlain au ministère des Colonies. Le port est agrandi et équipé pour l'accueil des cuirassés et d'autres types de vaisseaux. Ces améliorations ne permettent pas pour autant une hausse spectaculaire du trafic maritime et de l'activité économique. Elles visent dans le meilleur des cas à assurer les besoins de l'île dans le cadre d'échanges limités au Levant. Après avoir légèrement progressé, ceux-ci connaissent une plus forte augmentation pendant la Première Guerre mondiale, mais c'est surtout au lendemain du conflit que le trafic maritime se développe. Le nombre de vapeurs faisant escale à Famagouste double presque entre la fin des années 1910 et le milieu des années 1920, avant de croître de 70 % entre 1924 et 1929. Dès 1926, le port devient le premier centre d'import-export de l'île tandis que Larnaca est dépassé par Limassol, où l'activité industrielle et commerciale commence à se développer. La croissance de la ville et du port de Limassol se poursuivent jusqu'à la fin de la période coloniale, mais il n'y a pas de changement notable dans l'organisation des circuits commerciaux, même après l'indépendance. L'infrastructure portuaire reste ce qu'elle était dans les années 1910. Il y a bien quelques travaux de rénovation occasionnels, et une petite extension du port de Famagouste dans les années 1930, mais aucun autre chantier d'envergure « à la Chamberlain » n'est lancé pendant la colonisation.

Parallèlement à ses projets pour les ports de Famagouste et de Larnaka, on doit également à Joseph Chamberlain la création d'un chemin de fer. Dans l'empire britannique de la fin du ^{xix}^e siècle, il est courant de construire des lignes ferroviaires pour relier l'arrière-pays aux ports. C'est surtout le cas dans les colonies d'Afrique de l'Ouest, mais aussi aux Antilles et en Égypte. Dans le même esprit, le développement du port de Famagouste s'accompagne de la construction de la première et dernière ligne ferroviaire publique de l'île. Cette ligne voulue par Chamberlain, à laquelle est alloué un budget de 141 525 livres sterling, doit relier Famagouste à la plaine de Messaoria, en desservant la capitale Nicosie et le petit port de Karavostasi. L'intégration des infrastructures portuaire et ferroviaire **doit favoriser** les échanges avec les pays voisins, c'est-à-dire l'Égypte et le Levant. Le chantier démarre en 1904 et la première liaison ferroviaire entre Nicosie et Famagouste **ouvre** en 1905. L'histoire de l'organisme public qui la gère, les Chemins de fer gouvernementaux de Chypre (Cyprus Government Railway), est contrastée. En déficit presque chaque année, il ne survit que grâce aux subventions gouvernementales. Mais ses activités de fret sont précieuses, notamment pour les minerais comme le cuivre. La ligne est parfois utilisée à des fins militaires, en particulier pendant la Seconde Guerre mondiale, durant laquelle elle sert au transport de troupes britanniques débarquant à Famagouste, même si Chypre ne participe pas au conflit. De sa création en 1905 à sa liquidation en 1952, la Cyprus Government Railway n'investit pas un sou dans ses fonds propres, car ce type de décision dépend de l'importance stratégique que l'on accorde à l'entreprise pour les intérêts britanniques au Moyen-Orient. Or, aux yeux des autorités coloniales, ce chemin de fer n'a pas plus d'utilité pour les Britanniques que pour l'île. En 1952, **est donc décidé** de vendre la quasi-totalité du matériel à une entreprise métallurgique italienne. Dès 1957, le choix de laisser Chypre aux Chypriotes est acté. Les intérêts de la puissance coloniale n'exigent plus le contrôle de l'île tout entière, mais elle garde une position stratégique importante pour le Royaume-Uni, même après l'indépendance. Londres conserve toujours **actuellement** deux bases militaires souveraines où la Royal Air Force a installé ses installations de surveillance.

BIBLIOGRAPHIE

ANDERSEN, Casper, *British Engineers and Africa, 1875-1914*, Londres, Pickering & Chatto, 2011.

KARAS, Serkan, « Between politics and Technopolitics : Critical Episodes in Energy and Transportation Infrastructures in Colonial Cyprus », Université d'Athènes, 2014 (thèse non publiée).

RADFORD, Michael, *The Railways of Cyprus*, Nicosie, Laiki Group Cultural Centre, 2003.

VARNAVA, Andrekos, *British Imperialism in Cyprus, 1878-1915 : The Inconsequential Possession*, Manchester, Manchester University Press, 2012.

Source URL:

<https://ehne.fr/encyclopedie/thematiques/civilisation-materielle/grands-reseaux-techniques-et-souverainete/un-ato-ut-strategique-les-ports-et-les-chemins-de-fer-chypriotes-a-l-epoque-coloniale>