

Européens dans les ports en situation coloniale (Les)

xv^e-xx^e siècles

Auteur-e-s:

[Claire LAUX](#) ^[1]

Résumé

Pendant près de cinq siècles, l'un des premiers actes des Européens colonisateurs est la fondation de ports, phénomène qui, à l'époque contemporaine, prend une tout autre ampleur, certains de ces ports devenant des complexes industrialo-portuaires en même temps que de véritables *global cities*. Pour développer ces ports, les colonisateurs doivent affronter des contraintes géographiques spécifiques liées aux milieux naturels. Ces ports se définissent alors par un certain nombre de flux et de fonctions liés ou non à la situation coloniale, cette dernière pouvant créer une hyperspécialisation ou au contraire un phénomène de concentration des fonctions et des activités. Interfaces entre les métropoles et les colonies mais aussi parfois entre les différentes régions des empires, ils sont des lieux essentiels de mise en œuvre du processus colonial tant sur les plans militaire et économique que social et culturel.

Article

L'une des caractéristiques les plus marquantes de la colonisation européenne des époques moderne et surtout contemporaine est qu'elle s'accompagne d'un essor très important des villes et des infrastructures portuaires dans les nouvelles marges ultramarines du Vieux Continent. À l'époque moderne, le développement de comptoirs, souvent de simples entrepôts qui ne nécessitent pas de présence coloniale pérenne comme en Asie (« loges » européennes sur les côtes indiennes) ou sur les côtes africaines pour la traite négrière, peut souvent précéder – de plusieurs siècles parfois comme dans le cas des côtes africaines – une éventuelle annexion de type colonial par les grandes puissances, ces ports sont alors le lieu par excellence où se joue la « transaction hégémonique » chère à Jean-François Bayart et Romain Bertrand. En édifiant leurs seconds empires coloniaux, à l'époque contemporaine, les Européens doivent établir outre-mer des infrastructures portuaires capables de soutenir des flux d'hommes et de marchandises de plus en plus importants, faisant du port l'élément clef du dispositif colonial, l'essence de la colonie étant d'être tournée vers la métropole.

Des difficultés géographiques liées aux milieux

La plupart des colonies européennes, à la notable exception de celles de l'Amérique du Nord, se situant en milieu méditerranéen ou subtropical, la fondation et le développement de ces ports sont soumis à des contraintes spécifiques en ce qui concerne leur site (bon mouillage, site abrité, etc.) et leur situation – les meilleurs ports sont souvent des nœuds de communication ou des « verrous » pour l'entrée dans un espace maritime (Port Saïd, Malacca, Singapour, etc.). Il faut ajouter à cela certains risques physiques (tempêtes, cyclones, typhons, éruptions volcaniques – on pense évidemment à la destruction du port colonial de Saint-Pierre en Martinique par l'éruption de la montagne Pelée en 1902) et des problèmes sanitaires spécifiques quand sévissent malaria, typhus, fièvre jaune, etc. Les exemples les plus fameux étant ceux de Batavia, avec sa réputation de « tombeau des Européens », ou de Grand Bassam en Côte d'Ivoire. Les innovations et les progrès techniques, à commencer par l'avènement de la navigation à vapeur, à l'époque contemporaine, ainsi que le développement d'une médecine tropicale efficace à la fin du xix^e siècle permettent de minimiser ces aléas.

Flux et fonctions caractéristiques

Ces ports se caractérisent par des flux tant commerciaux – souvent par essence déséquilibrés, on pense à la règle de l'exclusif – et économiques – le port colonial est aussi un lieu privilégié d'accumulation et de valorisation du capital – que culturels et humains liés à des logiques coloniales, les plus connus étant la traite des Noirs à l'époque moderne et le *coolie trade* à l'époque contemporaine.

Les plus importants d'entre eux deviennent des capitales coloniales et concentrent les principales fonctions – sauf en Amérique latine où, pour des raisons climatiques et historiques, plusieurs capitales sont fixées dans des villes d'altitude. Les premières de ces fonctions sont évidemment les fonctions militaires et commerciales. Singapour en est un bon exemple, à la fois forteresse et emporium britannique en mer de Chine ainsi que véritable centre de tri pour les migrants. Mais le port colonial assume aussi souvent une fonction de domination, à la fois sur le plan territorial – lorsqu'il est le point de départ de la conquête – et en tant que zone de contact entre colonisateur et colonisé. Sur les plans démographique et économique, la colonisation peut susciter le développement de métropoles aux activités très variées, déjà de véritables complexes industrialo-portuaires. Mais elle peut aussi entraîner une spécialisation portuaire : la Nouvelle-Orléans pour le coton américain, Lomé pour celui de la boucle du Niger, Dakar et Grand-Popo pour les oléagineux, Haiphong pour le charbon du Tonkin. Dans les décennies qui précèdent les décolonisations, cette tendance est renforcée par la spécialisation des navires eux-mêmes, à commencer bien entendu par les grands pétroliers ou méthaniers qui nécessitent des ports aux équipements adaptés. Il est donc important de distinguer les ports spécialisés dont le trafic est très nettement orienté autour d'un ou plusieurs produits (coton, métaux, pétrole, etc.) et les ports que l'on pourrait qualifier de « généraux », souvent aussi capitales

coloniales ou proches ou associés à ces capitales coloniales, notamment dans le cas des pays andins où la capitale, en hauteur, dans un climat plus salubre et agréable, forme un duo avec le port « en bas » (Santiago-Valparaiso, Quito-Guayaquil, Mexico-Veracruz, etc.).

Les ports coloniaux comme interfaces et la question de leur rayonnement

L'importance du port colonial tient aussi largement aux relations établies avec l'arrière-pays et l'avant-pays. Ces relations sont évidemment très différentes dans le cas de ports créés *ex nihilo* par des colonisateurs, comme ceux d'Océanie ou ceux d'Afrique subsaharienne, et de ceux, comme souvent en Asie, où les Européens s'insèrent dans des structures préexistantes qu'ils peuvent modifier, modeler en fonction de leurs besoins, mais dont ils ne gomment jamais totalement les traits autochtones. À partir du port, lieu de la rupture de charge, le colonisateur doit organiser la redistribution des marchandises dans le reste de la région, de la colonie ou de l'empire, par cabotage, voie fluviale, chemin de fer – le port colonial commande alors le réseau ferroviaire. Le rayonnement de ces ports est très variable et, dans le cas d'empires planétaires comme l'empire britannique ou l'empire français au XIX^e siècle, il est souvent plus pertinent de parler de port impérial plutôt que de port colonial. Par essence lieu de la rupture de charge, le port doit être mis en connexion avec la colonie, l'empire ou la région.

Dans ces ports, interfaces économiques et culturelles, se développent des sociabilités particulières dans un contexte démographique spécifique avec une surreprésentation masculine à la fois chez les colons et parmi les populations de migrants (esclaves, coolies, etc.) en transit, avec parfois une spécialisation de certains peuples dans les activités portuaires comme les manutentionnaires *kru* dans le golfe de Guinée. Contrôler ces populations mouvantes devient un enjeu important pour le colonisateur. Cosmopolitisme et hybridation font alors partie des représentations et stéréotypes classiques sur les ports coloniaux qui de fait font se côtoyer des populations très différentes, pensons par exemple aux marchands malais, persans, juifs, chinois, indiens se côtoyant à Malacca à partir du XV^e siècle... On y trouve alors à la fois des phénomènes très forts de ségrégation ethnique par quartiers mais aussi de rencontre et de mixité, par exemple sur les marchés. Ces ports sont alors le lieu privilégié où se jouent la rencontre et le compromis en « situation coloniale » (Georges Balandier).

Bibliographie:

Georg, Odile, Huetz de Lemp, Xavier, *La ville coloniale, xv^e-xx^e siècle*, Paris, Seuil, 2012.

Marnot, Brunot, *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, Paris, A. Colin (coll. « U »), 2012.

Sevin, Oliver, « Les métropoles d'Asie du Sud-Est », dans *Les très grandes villes dans le monde*, Paris, Éditions du Temps, 2000.

URL source:

<https://ehne.fr/article/leurope-les-europeens-et-le-monde/les-ports-lieux-du-rayonnement-europeen/les-europeens-dans-les-ports-en-situation-coloniale>

Liens

[1] <https://ehne.fr/auteur/claire-laux>