La communauté d'écrivains, négociants et diplomates français sur l'espace yéménite entre 1900 et 1940 : enjeux et dynamiques d'implantation

Chloé Lalaison

▶ **To cite this version:**

Chloé Lalaison. La communauté d'écrivains, négociants et diplomates français sur l'espace yéménite entre 1900 et 1940 : enjeux et dynamiques d'implantation. Histoire. 2021. dumas-03379609

HAL Id: dumas-03379609

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03379609

Submitted on 15 Oct 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

La communauté d'écrivains, négociants et diplomates français sur l'espace yéménite entre 1900 et 1940 : Enjeux et dynamiques d'implantation.

Université de Rennes 2, Département Histoire.
Master 2 : Relations Internationales, Mondialisation et Interculturalité.
Par Chloé Lalaison.

Sous la direction de Luc Chantre,
Maître de conférences à l'université de Rennes 2

2020-2021

UNIVERSITÉ RENNES 2

Illustration de la page de garde :

Photographie de la ville d'Aden « Crater » prise en 1933 à bord de l'avion d'Antonin Besse.
François Burgat, Eric Vallet, *Le Yémen vers la République, Iconographie historique du Yémen(1900-1970)*, Sanaa, CFRPA, 2012, p 264.

Remerciements :

« *Faut jamais désespérer. Au contraire : il faut être fou, mais le premier reptile qui a traîné son ventre hors de l'eau pour aller vivre sur la terre, sans poumons, et qui a quand même essayé de respirer, il était fou, lui aussi. N 'empêche que ça a fini par faire des hommes. Faut toujours essayer le plus qu'on peut.* »
Romain Gary, Les racines du ciel.

Mes remerciements s'adressent particulièrement à Mr Luc Chantre, pour ses conseils, son écoute, sa patience et son optimisme. Au-delà d'être mon directeur de recherche, il a été un soutien essentiel durant ces années de Master, et m'a ainsi permis de mener à bien ce travail, malgré les nombreuses difficultés qui auraient pu entraver son aboutissement.

Je remercie par la même occasion les personnels des archives du CADN et des archives du Havre pour leur accueil, leur gentillesse et leurs conseils m'ayant permis d'enrichir ma recherche.

Je remercie bien évidemment mes parents qui ont accepté mes choix, m'ont encouragée et soutenue dans la réalisation de ce mémoire et qui ont, depuis toujours, cru en moi. Je leur dois la force de ne pas abandonner. Je remercie Étienne, qui m'a toujours montré que je pouvais être capable de le faire, qui a pris beaucoup de temps pour débattre et comprendre, qui a su m'inspirer et m'encourager avec une patience sans nom. Qui a été là, tout simplement. Je lui dois l'inspiration. Il y a aussi Vladimir, qui même sans mots, m'a été d'une aide précieuse dans son attention et sa gentillesse pure à mon égard. Je lui dois la confiance. Enfin, je remercie Clélia et Louise pour leur amitié et leur présence, à qui je dois la persévérance.

Table des matières

Remerciements :....3
Notes préliminaires :....6
Liste des abréviations :....8
Introduction :....9
Chapitre 1 : Les enjeux de l'étude de la communauté française du Yémen....17
I) État des lieux de la recherche française sur le Yémen....17
1. Ouvrages généraux....17
2. Monographies sur l'histoire diplomatique et commerciale....19
II) Présentation des sources....22
1. Les récits de voyage....22
2 . Archives du CADN et de la compagnie des Messageries Maritimes....25
Chapitre 2 : Les écrivains voyageurs au Yémen....30
I) Le Yémen, terre mythique : Les premiers voyages....30
1. La naissance du mythe de l'Arabie Heureuse....30
2. Les origines du voyage français au Yémen....32
3. Le voyage d'Arthur Rimbaud : spécificités....34
II) Les écrivains voyageurs français au XX^{ème} siècle....37
1. Descriptions générales du Yémen....37
2. Persistance du mythe....40
III) Le voyage au Yémen : quel bilan ?....42
1. La notion d'aventure chez Paul Nizan....42
2. Critique du colonialisme....44
3. Quels rapports à l'altérité ?....47
Chapitre 3 : Le Yémen comme espace d'intérêt économique de premier plan....52
I) Un espace stratégique....52
1. Le développement commercial de la ville d'Aden....52
2.Les aménagements du XX^{ème} siècle....53
II) Les sociétés marchandes françaises et leurs productions....56
1. L'essor des grandes maisons françaises....56
2. Quel commerce ?....59
III) La situation commerciale française à Aden....67
1. Les rapports marchands franco-yéménites....67
2. Organisation et implantation des commerçants français....69
Chapitre 4 : Les enjeux de l'implantation diplomatique française au Yémen....76
I) Origine et organisation....76
1. Les fondements....76
2. La fonction consulaire des postes : Une réelle influence ?....78
II) Les rapports au commerce....82
1. Le commerce comme enjeu majeur des préoccupations diplomatiques....82
2. Caractéristiques du poste et personnel d'agence....88
Chapitre 5 : Les rivalités marchandes et stratégiques....96
I) Rivalités entre négociants français....96
1. Négociants et postes consulaires....96
2. Une utilité Consulaire ?....100
II) Rivalités entre nations et villes étrangères....106
1. La concurrence des pays étrangers....106
2. La concurrence des ports de la mer Rouge....112

Chapitre 6: Ambivalence de la situation française au Yémen : Entre prospérité et déclin.....117
I) L'espace yéménite : Un territoire confronté aux instabilités.....117
1. Ambivalence du territoire : hésitations et impérialisme.....117
2. Les dynamiques économiques d'Aden.....119
II) La fin de la prospérité ?.....121
1. Le déclin économique.....121
2. Situation des négociants et agents consulaires français.....127
Conclusion :.....136
Annexes.....140
Bibliographie :.....146
Sources :.....151

Notes préliminaires :

Il peut paraître difficile de caractériser cet espace du Yémen qui aujourd'hui est attribué à un territoire unifié, puisque tout au long de notre période divers événements historiques provoquent à maintes reprises des bouleversements dans l'organisation du territoire. L'utilisation du terme « Yémen » représentera donc à la fois les territoires du Sud, c'est à dire ceux sous domination britannique dont la capitale est Aden (Le protectorat d'Aden est mis en place en 1886) et le territoire du Nord, sous occupation ottomane à partir de 1872 dont la capitale est Sanaa. C'est en 1914 que le traité de la convention anglo-ottomane s'accorde sur une démarcation des frontières entre le Nord imamite occupé par les Ottomans et le Sud occupé par les britanniques et donc colonisé. Les Ottomans quittent par la suite en 1918 le Yémen de façon définitive.

L'acception «Arabie Heureuse » sera utilisée principalement au sein de notre chapitre 2 sur les représentations par les voyageurs écrivant au Yémen. Cette terminologie, étant énormément employée au sein des récits de voyage, une plus large définition en sera donnée dans le chapitre évoqué. Nous parlerons aussi d'Arabie du Sud lorsqu'il s'agira de cibler particulièrement le territoire yéménite sous domination britannique.

Concernant l'usage du terme « Mokha », plusieurs orthographes sont possibles. On peut en effet également retrouver Moka ou Mokka. Nous avons adopté l'orthographe « Mokha » qui semble être la plus courante.

De la même manière, la ville d'Hodeïda, peut s'écrire aussi Hodeïdah. Au sein de ce mémoire, l'orthographe Hodeïda a été privilégiée.

Index des illustrations

Illustration 1 : Les colis de café exportés au départ d'Aden de 1928 à 1934 (Par les M-M).....61

Illustration 2 : Les colis de peaux exportés au départ d'Aden de 1928 à 1934 (Par les M-M).....64

Illustration 3 : Représentation des exportations au départ d'Aden de 1928 et 1934 (Par les M-M)...66

Illustration 4 : Les exportations de marchandises d'Aden vers la France entre 1929 et 1935. (Par les M-M).....68

Illustration 5 : Chronologie des postes consulaire d'Aden et d'Hodeïda entre 1850 et 1950.....90

Illustration 6 : Recettes effectuées par les M-M pour le trafic passager entre 1913 et 1932.....102

Illustration 7 : Exportation en tonnes des marchandises par les M-M entre 1912 et 1928.....122

Illustration 8 : Exportations en tonnes des marchandises par les M-M entre 1930 et 1940.....125

Illustration 9 : Fréquentation maritime du port d'Aden entre 1928 et 1939.....126

N-B : *Ces figures ont été insérées directement au sein des différents chapitres pour en faciliter l'étude. Les annexes du présent mémoire se constituent donc de documents davantage iconographiques sur lesquels un accès direct n'est pas apparu essentiel.*

Liste des abréviations :

BNF : Bibliothèque Nationale de France.

CADN : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes.

CEFAS : Centre Français d'Archéologie et de Sciences Sociales.

CEFREPA : Centre Français de Recherche de la Péninsule Arabique.

MAE : Ministère des Affaires Étrangères.

M-M : Messageries Maritimes.

Introduction :

« *La mer Rouge a une magie unique, celle de tous les échos, mystères et senteurs de l'Arabie*[1]» décrit Romain Gary lors de son voyage au Yémen en 1971. Le romancier se rendant dans ce pays, cette Arabie dite «heureuse» n'a pas abandonné un imaginaire déjà présent avec Hérodote qui retranscrivait dans son célèbre ouvrage l'Enquête: «*De l'Arabie entière s'exhale une odeur divinement suave*[2]». Il est assez fascinant d'observer que malgré des siècles d'écarts, le Yémen continue d'inspirer les mêmes impressions pour le voyageur qui s'y arrête. Cet espace, depuis l'Antiquité, représente un territoire aussi merveilleux que précieux de par sa position géographique stratégique. Une double représentation, qui s'illustre tout à fait dans cette remarque issue de l'ouvrage de Juliette Honvault et de Patrice Chevalier, *Des français au Yémen* : « *En dehors du café, le Yémen est surtout connu comme le pays légendaire de la reine de Saba de l'ancien testament, et, depuis l'époque romaine, comme le pays mythique de l'Arabie heureuse*[3]. ». Volontés de découvertes des voyageurs et intérêts mercantiles sont deux motifs cruciaux quant à l'attention portée par les français sur cet espace de la mer Rouge. En premier lieu, nous avons donc cet attrait littéraire qui mène les voyageurs français à se rendre en Arabie du Sud, et qui, de par leurs productions, nous offrent des représentations, des descriptions géographiques et sociales de ce pays. En second lieu, un puissant intérêt marchand pour la région, qui se symbolise par une volonté d'établissement commercial dans un premier temps, puis qui se transforme rapidement en implantation diplomatique. Ces deux éléments, constituent finalement les deux grands et principaux motifs de l'intérêt de la communauté française pour le Yémen, des enjeux pragmatiques dans les deux cas mais aux motivations et conséquences différentes.

C'est donc à la fois la fascination et l'envie de découverte de cet espace peu connu, en corrélation avec la volonté d'implantation commerciale qui ont mené les français à conduire la première expédition au Yémen en 1708. Ce sont des négociants de Saint-Malo, menés par M. De la Merveille dont l'ambition est avant tout de mettre en place des relations économiques avec le pays, en particulier concernant l'exportation de café. Ils se rendent à Aden puis à Mokha, villes où ils firent de très bonnes affaires. M. De La Merveille parvint même à établir le premier contrat avec le gouverneur de Mokha en 1709 et les français obtinrent donc de réels avantages commerciaux qui

1 Romain Gary, *Les trésors de la mer Rouge*, Éditions Gallimard, Paris, 1971, p 31.
2 Hérodote, *L'Enquête*, livre III, Éditions Gallimard, Paris, 1964.
3 Juliette Honvault et Patrice Chevalier, *Des français au Yémen 1709-2019*, CEFAS, Sanaa, 2009, p 23.

furent de bons fondements pour les expéditions suivantes. De ce voyage, est publié en 1716 *Voyage de l'Arabie Heureuse* par Jean de la Roque, d'après les récits recueillis auprès des marins de l'expédition de M. De la Merveille.[4], qui constitue finalement le premier réel récit de voyage français concernant le territoire. C'est ainsi à partir de cette période que les relations franco-yéménites se mettent véritablement en place et de manière durable. Mais outre le commerce direct avec le Yémen, le potentiel de la ville d'Aden comme ville de transit et d'échanges, devient rapidement l'ambition principale des relations. L'Arabie Heureuse a en effet très tôt su représenter un territoire à potentiel fortement stratégique en vue d'y établir un comptoir commercial. Le port d'Aden, passe dès 1839 sous domination britannique. C'est en particulier la ville en elle même et les côtes de l'Arabie du sud qui se trouvent être prisées, l'intérieur du pays n'offrant finalement que peu d'intérêts mercantiles, hormis le café. Cet espace, est progressivement renforcé par le développement d'infrastructures mises en place tout au long du XIX^{ème} siècle. Progressivement, le port devient une place coloniale d'influence, faisant notamment la liaison entre l'Inde et l'Europe.[5] Port libre dès 1853, la ville voit par exemple sa population augmenter de 20 000 habitants dans les années 1860[6]. De plus, avec l'ouverture du canal de Suez en 1869, l'influence de celle-ci augmente considérablement comme en témoigne notamment la présence de six consulats en 1899 pour un total de 40 000 habitants dans une ville devenue extrêmement cosmopolite. Cette présence britannique, associée au potentiel du lieu, ne fait que renforcer les volontés françaises d'accroître ses positions dans cette région de la mer Rouge. La première agence consulaire française à Aden est établie en 1857 avec à sa tête Henri Lambert. Celui-ci développe par ailleurs dans le même temps des ambitions pour Obock à Djibouti en y effectuant plusieurs voyages. Quelques années plus tard, en 1885, ce territoire voit d'ailleurs la mise en place d'un protectorat français témoignant de cet intérêt massif pour la région.

Concernant la ville d'Aden, elle est donc devenue tout au long du XIX^{ème} siècle une ville d'influence majeure du point de vue commercial. Ces événements énumérés, constituent en effet les prémices d'un développement considérable qui mène à la période qui nous intéresse particulièrement, c'est à dire le début du XX^{ème} siècle. En effet, dès le XIX^{ème} siècle, de nombreuses maisons de négociants français s'installent dans la région. Certains deviennent rapidement prospères. Citons pour exemple César Tian, l'un des premier marseillais arrivé à Aden en 1865. Il y fonde sa société et prend alors

4 Joseph Chelhod, *L'Arabie du Sud histoire et civilisation, Tome 1 Le peuple yéménite et ses racines*, Ed. G-P Maisonneuve et Larose, Paris, 1984, p 100.

5 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen : De l'Arabie Heureuse à la guerre*, Fayard, Paris, 2017, p 17.

6 David Footman, *Antonin Besse of Aden : The founder of St'Anthony's College*, Macmillan press in association with St'Anthony's College, Basingstoke, 1986, p 2.

sous son égide Maurice Riès, qui reprend finalement l'entreprise en 1909 à la retraite de son employeur[7]. Maurice Riès, dans un premier temps négociant, évolue au fil de sa carrière et parvient à accéder au poste d'agent consulaire d'Aden dès 1897 et ceci en parallèle de ses activités de commerçant. Suivent d'autres maisons de commerce influentes comme par exemple la Maison Bardey dont l'un des célèbres employé fut le poète Arthur Rimbaud, la Compagnie des Messageries Maritimes qui ne cesse d'accroître son influence à partir de la fin du XIX^{ème} siècle, la grande maison de commerce d'Antonin Besse, homme érudit, qui choisit le jeune Paul Nizan récemment diplômé de l'École Nationale Supérieure comme précepteur pour son fils et établit lui aussi un important monopole commercial sur la ville. Nous le comprenons, voyageurs littéraires, commerçants et diplomates forment ici une communauté profondément et intrinsèquement liés et constituent, chacun dans leur fonction, un témoignage majeur des représentations et des intérêts européens pour ce territoire particulier. Via ces divers points de vues, il a donc semblé pertinent d'observer ces diverses sociétés au sein de ce mémoire qui constitue finalement une mise en lumière d'un ensemble cohérent et significatif de cette implantation française au Yémen. Dès lors, si les prémices du développement français en Arabie du sud se déroulent majoritairement dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, notre étude du début du XX^{ème} siècle n'en demeure pas moins digne d'intérêt, puisqu'elle rend compte à la fois de nouvelles visions de voyageurs français sur le territoire quantitativement peu étudiées jusqu'à présent, ainsi que l'essor d'un réseau commercial en plein accroissement, renforcé par une présence diplomatique ayant décelé les enjeux d'une telle position.

La période choisie, des années 1900 à 1941 correspond dans un premier temps au fait, que si la période du XIX^{ème} siècle a pu être étudiée à plusieurs reprises, il existe de nombreuses lacunes concernant ce début de XX^{ème} siècle. Peu de recherches ont en effet porté sur un état général de la situation française au Yémen durant cette période, l'accent étant souvent mis sur un domaine particulier. En effet, les partis-pris sont davantage de consacrer la recherche à un champ particulier, qu'il soit porté sur la diplomatie d'un côté ou sur le commerce de l'autre, mais peu de travaux regroupent une vision générale sur cette période comme il nous a semblé pertinent de le faire. Ainsi, un court aperçu de la littérature de voyage et des écrivains français pour la période apparaît comme pertinent puisqu'il permet d'engager un premier pas dans la présence française au Yémen et de comprendre, via leurs écrits, les perceptions du territoire, notamment concernant la ville coloniale d'Aden. Ceci nous offre ainsi un premier point de vue sur l'espace yéménite sur lequel on observe conjointement se développer avec force l'activité économique et commerciale des français

7 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils- des commerçants et diplomates en Mer Rouge 1876-1920*, Chronique yéménites [Online] 12, 2004, p 3.

de par un accroissement des échanges. Cette période constitue par la même occasion un champ d'étude majeur entre les relations commerciales et diplomatiques, celles-ci étant profondément liées puisque les négociants français se trouvaient parallèlement être en charge de l'agence consulaire d'Aden. Dès 1897, celle-ci est en effet contrôlée par Maurice Riès, qui conserve le monopole jusqu'en 1928 où le poste passe alors aux mains de la Compagnie des Messageries maritimes[8]. Il est donc d'autant plus pertinent d'étudier cette période dans cet ensemble cohérent en vue d'observer les rivalités entre commerçants, mais aussi d'une manière plus large les rivalités présentes sur le territoire ainsi que les enjeux pour ces négociants de maintenir un pouvoir important vis à vis des autorités. Et encore davantage dans ce contexte où la ville demeure sous domination britannique et où l'intérêt de posséder un tel poste en mer rouge est crucial. Le choix de l'année 1941 s'explique par la fin de l'existence de l'agence consulaire de France au Yémen, qui témoigne notamment d'un certain déclin de l'influence française dans la région.

Les divers ouvrages disponibles sur le Yémen mettent rapidement en avant les nombreuses pistes qui n'ont toujours pas été étudiées aujourd'hui concernant ce pays. Qu'elles soient ethnologiques, sociales, ou historiques, les lacunes sont nombreuses, et la méconnaissance du pays est bien identifiée. En France, contrairement à la recherche anglaise, on remarque seulement depuis un temps relativement court l'essor d'études concernant ce pays. Quant aux études sur les relations franco-yéménites, elles restent majoritairement récentes. Les ouvrages scientifiques publiés en France, ne tendent pas à être vulgarisés et demeurent souvent limités aux spécialistes, ou du moins à un public averti. En témoigne par exemple, un article du journal *Le Monde* du 2 janvier 2018[9] sur la publication de l'ouvrage de Laurent Bonnefoy qui évoquait en titre : « Un pays aussi mythique que méconnu » et mettait l'accent sur les diverses faiblesses de l'historiographie « Enfin un bon livre sur le Yémen ». Dans cet ouvrage, Laurent Bonnefoy parvient à retracer une histoire du Yémen tout en abordant la présence française, en s'intéressant aux voyageurs autant qu'à la situation générale du Yémen et la situation particulière d'Aden. Après la lecture de divers ouvrages, il a donc été possible d'envisager la piste d'un angle d'étude particulier proposé au sein de ce mémoire. Celui-ci permet en effet d'entrevoir une vision générale de la situation française au Yémen à travers différents types d'histoires. Dans un premier temps court, le choix a été fait d'insérer une histoire des représentations, qui s'exprime dans une étude des récits de voyageurs et écrivains pour la période donnée. La littérature apparaît en effet comme une ressource essentielle au concept d'histoire des

8 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils,* p 7.

9 Christophe Ayad, *Le Yémen, un spécimen des ratés de la guerre contre le terrorisme* , Journal Le Monde du 2 janvier 2018.

représentations. Ce concept, souvent associé à l'histoire des idées, qui lui-même a longtemps été difficile à définir, comme le soulignait Michel Foucault dès 1969,[10] se trouve souvent assimilé à l'histoire culturelle, ou comme ayant progressivement remplacée l'histoire des mentalités. Les débats autour de ces questions sont nombreux, d'autant plus que ces différentes catégories s'entremêlent souvent et leurs particularités sont parfois infimes. Pour donner une définition simple quoique restreinte de cette histoire des représentations nous pouvons citer «*une représentation est un fragment d'une grande mosaïque du passé, elle témoigne de ce qu'un individu, un groupe, une collectivité, a perçu d'une réalité. […] L'historien doit la collecter.*[11]». Cette histoire, constitue ainsi un important point de départ dans le cadre de la volonté d'étudier la présence française au Yémen. Ensuite, le contenu général de ce mémoire s'inscrit aussi dans une démarche d'histoire diplomatique, celui-ci retraçant en effet les fonctionnements des postes diplomatiques français à d'Aden et d'Hodeïda mettant ainsi en lumière les rôles et impacts de ces représentants sur l'implantation française dans la ville. Cette étude permet aussi de concevoir les projets politiques sur le territoire et de comprendre les véritables enjeux de ce poste afin de mieux appréhender les tenants et les aboutissants d'une politique vive, aux motivations diverses. En ce qui nous concerne, cette histoire a déjà pu être étudiée, mais de façon souvent monographique comme par exemple dans l'ouvrage de Robert Joint Daguenet sur Henri Lambert, premier consul de France à Aden[12]. L'étude de cette histoire, entrera dans ce présent mémoire en corrélation avec une histoire économique, mais dont aujourd'hui il apparaît comme plus pertinent d'inscrire dans le cadre d'une histoire sociale[13]. L'ouvrage de Jean-Claude Daumas, *L'histoire économique en mouvement: entre héritages et renouvellement*, publié en 2012 a pour cela su fournir de bons indicateurs dans la conduite de cette recherche, de même que l'ouvrage de Matthieu Grenet écrit en collaboration[14]. Il s'agira ici de s'appuyer sur des données économiques afin d'établir un constat général de l'implantation économique française et ainsi comprendre le fonctionnement de ces entreprises commerciales dans ce territoire à fort potentiel marchand. Cet aspect économique, pourrait d'ailleurs se rapprocher d'une histoire du fait maritime, comme en témoigne Alain Rouaud[15] dans un chapitre consacré à

10 Michel Foucault, *L'archéologie du savoir,* Paris, Gallimard, 1969.

11 Philippe Artières, *L'inscription dans un courant historiographique majeur, Sociétés & Représentations*, vol. 40, no. 2, 2015, p343-349.

12 Roger Joint daguenet, *Aux origines de l'implantation française en mer rouge : vie et mort d'Henri Lambert, consul de France à Aden (1859),* L'Harmattan, Paris, 1992.

13 Jean-Claude Daumas, *Où va l'histoire économique en France aujourd'hui ? Tendances, enjeux, propositions, L'Histoire économique en mouvement : entre héritages et renouvellements* , Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2012, p 19.

14 Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet et Jörg Ulbert, *De l'utilité commerciale des Consuls : l'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen XVIIe-XXe siècle*, Rome, Ecole Française de Rome, 2018.

15 Eric Rieth et Christiane Gandossi-Villain, *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherches*, Ed. Du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2001, p 437.

Aden sur l'influence économique que représente le port.

Pour ce faire, diverses sources ont ainsi été utilisées. Des sources littéraires comprenant récits (ou relation) de voyage ainsi que des romans constituant un corpus défini d'auteurs ayant écrit pendant la période donnée. Le choix de plusieurs auteurs, permet ainsi d'observer les éventuelles corrélations des représentations portées sur le Yémen, ainsi que d'établir une vision générale des considérations personnelles sur le pays. Bien que l'usage de la littérature dans le cadre d'un travail de recherche historique puisse être remis en cause pour une question de fiabilité notamment, il n'en demeure pas moins que son usage représente un atout essentiel dans le cadre d'une histoire des représentations, comme le souligne d'ailleurs Thibaud Lanfranchi[16]. D'autres sources issues du fond du Centre des Archives Diplomatiques de Nantes concernant l'agence consulaire d'Aden principalement et d'Hodeïda, mais plus lacunaire, ce second poste ayant été ré-ouvert en 1912 et fermé deux ans plus tard. Malheureusement, de nombreuses archives concernant le poste d'Aden ont été détruites du fait d'une mauvaise conservation. Notamment une grande partie des correspondances relatives aux affaires commerciales et maritimes, qui se seraient indéniablement révélées utiles pour la rédaction de ce mémoire. Néanmoins, le reste des archives consultées était riche d'informations. Enfin, un second fond d'archive a pu être examiné, celui de La Compagnie des Messageries Maritimes entreposé au Havre. Celui-ci se composait de nombreux rapports annuels sur la situation économique des maisons françaises d'Aden, ainsi que des rapports plus généraux sur la situation de la ville qui, contenant de nombreuses informations économiques, ont pu se substituer à la consultation des archives de la Chambre de Commerce de Marseille. Bien qu'il soit indubitable que ce fond d'archives puisse disposer de ressources utiles.

Ce présent mémoire se divisera ainsi en six chapitres, ayant pour ambition de répondre aux problématiques suivantes : Dans quelle mesure les écrivains-voyageurs, les commerçants et agents consulaires s'inscrivent-ils dans une continuité de regard sur le territoire yéménite, ardemment motivée par des intérêts mercantiles entre 1900 et 1941 ? Quelles sont les évolutions inhérentes à cette implantation française ? Pour répondre à ces questions, un premier chapitre présentera tout d'abord un bilan historiographique observant les divers travaux réalisés sur la communauté française du Yémen. Le deuxième chapitre se composera plus particulièrement d'un étude des écrits de voyageurs et écrivains afin de mettre en lumière les différentes représentations de ce territoire et ouvrir un premier regard sur les français au Yémen. S'ouvrira ensuite un troisième chapitre s'intéressant tout particulièrement à l'implantation commerciale française afin d'y observer avec

16 Thibaut Lanfranchi, *L'historien face à la littérature*, Acta Fabula, vol 12, n°6, Juin-Juillet 2011.

précision les modalités et enjeux caractéristiques de la période et permettant ainsi de faire le lien avec notre quatrième chapitre portant lui sur la vie diplomatique française à Aden. Le cinquième chapitre sera quant à lui déterminant dans l'étude des diverses rivalités présentes sur le territoire, tant entre les commerçants français, que dans la situation économique générale du lieu. Enfin, le dernier chapitre sera davantage conclusif dans la mesure où il y sera étudié à la fois les rapports généraux des français vis à vis du territoire ainsi que le déclin de l'influence économique française dans la région.

Chapitre 1 : Les enjeux de l'étude de la communauté française du Yémen.

I) État des lieux de la recherche française sur le Yémen.

1. Ouvrages généraux.

Au sein de ce mémoire, le choix de la pluridisciplinarité a été privilégié dans le sens où la communauté française du Yémen, formant un ensemble significatif, est apparue comme relevant de divers champs d'études. Étudier l'implantation française dans ce territoire à travers différents prismes, qu'il soit d'une part littéraire ou d'autre part historique, relève ainsi d'un ensemble de sources historiographique diverses. De nombreux ouvrages français dits « historiques » portant sur le Yémen soulignent la part de mythique entourant cette «Arabie heureuse». Évidemment, il n'est pas extraordinaire que l'imaginaire occupe une place particulière au sein de la littérature, mais ce domaine devient intéressant lorsqu'il est aussi évoqué dans les ouvrages historiques et que, même dans les plus récents de ces écrits, cette notion ait besoin d'y être développée puisqu'il s'agit finalement d'un champ essentiel de la compréhension des ambitions françaises pour le territoire. De même, parallèlement, des ouvrages appartenant à la catégorie littéraire vont pouvoir apporter des ressources historiques. En témoigne par exemple le récit de l'historien au Centre National de la Recherche Scientifique, Philippe Videlier, « *Quatre saisons à l'hôtel de l'univers*»[17] publié en 2017. Son œuvre, parvient à retracer l'histoire d'Aden à partir du XIX^{ème} siècle en se fondant sur la présence d'écrivains et voyageurs célèbres, constituant de manière globale un récit richement documenté.

Les recherches sur le Yémen apparaissent finalement comme relativement récentes et se sont principalement développées à partir des années 1980. Le CEFEY (Centre Français d'Études Yéménites) est crée en 1982 à Sanaa, à l'initiative de l'archéologue Christophe Robin et dont le premier directeur fut Rémy Audouin jusqu'en 1987[18]. Ce centre a pour volonté originelle d'accueillir à la fois des missions archéologiques, mais aussi des chercheurs français travaillant sur le Yémen. Il a depuis évolué, pour devenir le CEFAS (Centre Français d'Archéologie et de Sciences Sociales) en 2000, puis le CEFREPA (Centre Français de Recherche de la Péninsule Arabique) récemment, en

17 Philippe Videlier, *Quatre saison à l'hôtel de l'univers*, Éditions Gallimard, Paris, 2017.
18 Site officiel du CEFREPA.

janvier 2021. Ce centre a contribué à la publication de nombreux travaux de recherche portant sur le Yémen, comme par exemple en 1999 avec la parution des travaux de Rémy Leveau, Franck Mermier et Udo Steinbach, « *Le Yémen contemporain*[19] », et reste depuis une référence dans le cadre des publications de recherches françaises sur le territoire. Outre ces publications, le centre a mis en place de 1993 à 2013 la revue annuelle « *Chroniques Yéménites* » disponible en ligne, auquel a succédé la revue « *Arabian Humanities* », revue s'avérant utile et précieuse puisque regroupant des domaines de recherches variés allant de l'économie et la politique à la littérature. Enfin, il est intéressant de souligner que le CEFREPA détient une importante bibliothèque à Sanaa référençant plus de 9000 ouvrages sur le Yémen qui n'est malheureusement plus accessible aujourd'hui du fait du contexte actuel sur le territoire.

Afin d'appréhender au mieux le contexte et la chronologie des relations franco-yéménites en vue de la réalisation de ce mémoire, il a paru essentiel de s'intéresser aux ouvrages généraux concernant le pays. C'est à partir des années 1980 que l'on voit ainsi émerger ces premiers travaux avec notamment les ouvrages majeurs de Joseph Chelhod écrits en collaboration, et publiés en 1984 en trois tomes, «*Le peuple yéménite et ses racines*» ; «*La société yéménite de l'hégire aux idéologies modernes* » ; « *Culture et institutions au Yémen* [20]». Ceux-ci constituent l'une des premières ressource fondamentale dans la compréhension générale des événements et apparaissent comme une première synthèse de l'histoire du pays. Mais au-delà de cet élément, plusieurs chapitres explorent les premières relations franco-yéménites établissant notamment une chronologie détaillée des premières pénétrations, ces dernières étant essentielles à la compréhension générale des prétentions françaises. Cependant, ce n'est que depuis une vingtaine d'années que la recherche s'est véritablement intensifiée et a permis de mettre en lumière l'espace du Yémen comme porteur d'une histoire édifiante bien que méconnue. L'ouvrage de Laurent Bonnefoy, « *Le Yémen De l'Arabie heureuse à la guerre*[21] » envisage en effet de répondre aux nombreuses lacunes concernant l'histoire de l'Arabie du Sud. Cet ouvrage général traitant avant tout du XX^{ème} siècle et offrant une organisation chronologique, est particulièrement indispensable puisqu'il fournit de précieuses informations concernant la situation politique du pays pour cette période et permet de cette manière d'ouvrir un aperçu objectif sur cet espace. Outre ces éléments, l'introduction y résume parfaitement cette part de mythique dans les relations françaises envers ce territoire et a su donc s'imposer comme ouvrage fondamental dans le cadre de cette recherche. De même, les travaux de Juliette

19 Rémy Leveau, Franck Mermier, Udo Steinbach, *Le Yémen contemporain*, Paris, Karthala/CEFEY, 1999.
20 Joseph Chelhod (dir), *L'Arabie du Sud. Histoires et civilisation*, 3 tomes, Paris, Maisonneuve et Larose, 1984.
21 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen de l'Arabie Heureuse à la guerre*, Paris, Fayard/CERI, 2017.

Honvault et Patrice Chevalier concernant l'ouvrage iconographique « *Des français au Yémen 1709-2009* [22]» publié à l'occasion du tricentenaire des relations franco-yémenites en lien avec le CEFAS, s'est révélé être essentiel dans la mesure où celui-ci relate ces relations dans leur ensemble et contribue ainsi à éclairer un champ de recherche pour le moment peu abordé en se fondant notamment sur les archives du CADN (Centre des Archives Diplomatiques de Nantes).
Parallèlement, la recherche britannique compte davantage de production du fait de sa domination passée sur le Yémen du Sud et en particulier d'Aden, avec des ouvrages de référence comme celui de Robert Gavin « *Aden under British Rules* » publié en 1975 ou plus récemment « *A History of Modern Yemen*[23] » publié par Paul Dresh en 2000 qui constituent de même des bases solides dans le cadre d'une recherche sur l'Arabie du Sud. La consultation de ces références britanniques, permet par ailleurs d'étudier un autre point de vue, enrichi par les énormes quantités d'archives qui sont à la disposition des chercheurs travaillant sur ces relations anglo-yéménites.

2. Monographies sur l'histoire diplomatique et commerciale.

Des recherches plus précises ont été produites sur des sujets concernant en particulier la présence diplomatique et économique des français au Yémen. Ces ouvrages se sont évidemment révélés fondamentaux dans le cadre de notre recherche, puisque, riches d'informations, ils représentent un aperçu des enjeux français dans cet espace. Alain Rouaud notamment, dans l'étude d'Eric Rieth et de Christiane Gandossi-Villain « *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherche*[24] » publié en 2001, propose un chapitre portant sur « *Aden et la correspondance des Consuls 1850-1900* ». Il se consacre avant tout à l'histoire du port d'Aden d'un point de vue économique en mettant en avant l'influence majeure du rôle joué par les français dans la prospérité du port et développe par ailleurs une chronologie de la vie diplomatique française au sein de la ville en évoquant notamment les rivalités entre commerçants. Notons de même qu'il souligne le manque de travaux sur ces sujets et regrette le fait que ceux-ci soient abordés souvent « superficiellement[25] ». Parmi les autres monographies essentielles, nous pouvons aussi citer l'ouvrage de Roger Joint-Daguenet, « *Aux origines de l'implantation française en Mer Rouge : vie*

22 Juliette Honvault, Patrice Chevalier, *Des français au Yémen 1709-2009*, Sanaa, CEFAS, 2009.
23 Paul Dresh, *A history of Modern Yemen*, Cambridge, Cambridge university Press, 2000.
24 Eric Rieth et Christiane Gandossi-Villain, *Pour une histoire du fait maritime: sources et champs de recherches*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2001
25 Alain Rouaud, *Aden et la correspondance des consuls 1850-1900* in Eric Rieth et Christiane Gandossi-Villain, *Pour une histoire du fait maritime: sources et champs de recherches*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2001, p 437.

et mort d'Henri Lambert, consul de France à Aden 1859 [26]» publié en 1992. Il s'agit ici d'une présentation du premier consul d'Aden, le commerçant Henri Lambert. Cet ouvrage relate avant tout son parcours jusqu'au consulat, et permet ainsi d'entrevoir les premiers efforts français quant à leur établissement diplomatique au Yémen. Bien que ce travail ne concerne pas notre période, il permet néanmoins d'établir une chronologie significative des fondements diplomatiques en Arabie du Sud. Toujours dans cette volonté de retracer les vies d'illustres personnages s'étant implantés au Yémen, il est nécessaire de citer l'article de Lukian Prijac, « *Maurice Riès et ses fils, des commerçants et des diplomates français en Mer Rouge 1876-1920*[27] » qui explore la vie du négociant marseillais dans sa carrière diplomatique et commerciale. Cet article a su mettre en lumière tout l'intérêt de la réalisation d'une étude poussée sur ces thèmes de la diplomatie, mais aussi principalement du commerce français au Yémen. Il offre ainsi un important point de départ dans le choix de sujet du présent mémoire puisqu'il révèle une grande partie des enjeux de l'implantation française sur le territoire. Enfin, une dernière monographie concernant le négociant Antonin Besse, dans l'ouvrage de David Footman, « *Antonin Besse of Aden : The founder of St'Antony's College*[28] » peut être évoquée. Une nouvelle fois, il s'agit d'une biographie du commerçant français qui nous intéresse particulièrement puisqu'il représente l'un des négociants les plus influents d'Aden au début du XX^{ème} siècle. Nous observons donc l'intérêt de l'étude de ces diverses monographies puisqu'elles occupent une place fondamentale dans le cadre de la compréhension des divers acteurs jouant un rôle en Arabie du Sud.

Parallèlement, certains enjeux de ce mémoire relevant d'une histoire diplomatique, il a semblé pertinent de repérer certains ouvrages appartenant à ce domaine de l'historiographie. Cette histoire s'étant principalement développée depuis les années 1990, notamment en France avec Lucien Bely[29], de plus en plus d'historiens choisissent cet angle d'étude pour des périodes diverses. Anne Mézin avec son ouvrage « *Les consuls de France au siècle des Lumières 1715-1792* [30]» a permis d'élaborer une nouvelle méthodologie de recherche dans le cadre de cette étude, qui a su influencer par la suite de nombreux autres auteurs depuis une vingtaine d'années. Notamment Christian Windler, avec « *La diplomatie comme expérience de l'autre*[31] » qui représente désormais une

26 Roger Joint-Daguenet, *Aux origines de l'implantation française en Mer Rouge : vie et mort d'Henri Lambert, consul de France à aden 1859*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1992.
27 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils : des commerçants et des diplomates français en mer rouge (1876-1920)*, [Online], Chroniques Yéménites, 122004.
28 David Footman, *Antonin Besse of Aden : The founder of St'Antony's College*, Basingstoke, Macmillan Press in association with St'Anthony's College, 1986.
29 Lucien Bely, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV,* Paris, Fayard, 1990.
30 Anne Mézin, *Les consuls de France au siècle des Lumières 1715-1792*, Paris, Broché, 1998.
31 Christian Windler, *La diplomatie comme expérience de l'autre consuls français au Maghreb (1700-1840)* , Genève, Droz, 2002.

référence en terme d'histoire consulaire. Sa volonté, comme il l'écrit lui-même, est de « *réinterpréter l'histoire de la diplomatie comme un ensemble d'expériences et de pratiques spécifiques, observables dans des zones de contact*[32] ». Cette référence permet donc d'appréhender plus aisément la place du consul dans un espace donné afin de comprendre que son rôle surpasse toujours ses prérogatives purement diplomatiques. Dans le même sens, l'ouvrage de Jörg Ulbert et Lukian Prijac[33], offre un bel aperçu d'une histoire consulaire abordant par exemple les différentes prérogatives diplomatiques ainsi que la place de ces représentants au sein des relations internationales.

Cependant, en ce qui nous concerne, notre intérêt c'est principalement porté vers des travaux s'intéressant à la fonction consulaire. L'un des premiers, devenu de même une référence, est un ouvrage collectif publié par Jörg Ulbert et Gérard Le Bouëdec, qui, par des chapitres variés, ouvre de nouvelles possibilités de recherches, en particulier sur la fonction marchande des consuls qui a par ailleurs donné lieu à la tenue d'un colloque à Nice en 2004[34]. Nous le comprenons, cet angle historiographique est incontestablement pertinent dans le cadre du présent travail de recherche, étant donné ce contexte particulier où les agents diplomatiques d'Aden se trouvent être dans le même temps à la tête de grandes sociétés commerciales. Cette situation soulève en effet la question d'une éventuelle utilité consulaire pour ces négociants ayant atteint un rôle diplomatique, qu'il convient d'étudier dans la lignée de ces précédents travaux. Dans cette même veine, l'ouvrage collectif « *De l'utilité commerciale des consuls*[35] » élabore de solides bases de référence tant dans la méthodologie de traitement des archives, que dans les pistes à approfondir. Enfin, un article d'Arnaud Bartolomei résume parfaitement les enjeux de ce parti-pris historiographique qui provoque de nombreux débats à savoir si le terme « d'utilité » consulaire est véritablement pertinent. L'auteur parvient à démontrer, à travers une étude de cas, les profits commerciaux dont peuvent bénéficier les marchands en relation avec les diplomates et prouve ainsi que les relations entre ces deux entités distinctes sont loin d'être superficielles. Néanmoins, bien que ce dernier article puisse être utile, notre cas est bien différent et notre modèle d'étude doit donc se distinguer en prenant compte avant tout de ce cas particulier des négociants-consuls.

---

32 Christian Windler, *La diplomatie comme expérience de l'autre,* p 11.

33 Jörg Ulbert et Lukian Prijac, *Consuls et services consulaires au XIX*^{ème} *siècle*, Hambourg, DOBU, 2010.

34 Arnaud Bartolomei, compte-rendu de, *Jörg Ulbert et Lukian Prijac (dir.), Consuls et services consulaires au XIXe siècle.* Hambourg, DobuVerlag, 2010, p2.

35 Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, Jörg Ulbert, *De l'utilité commerciale des consuls : l'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen XVIIe-XXe siècle*, École française de Rome, 2018.

En ce qui concerne l'histoire commerciale du Yémen en particulier, Eric Vallet a publié en 2010 un ouvrage portant sur le thème de l'Arabie marchande pour les périodes allant de 626-858 et de 1229-1454. Malgré que cette étude porte sur une époque bien antérieure à la nôtre, cette référence permet d'entrevoir le développement du commerce à Aden durant l'époque médiévale, où le port, occupait déjà une place stratégique pour les négociants. En ce qui concerne le XIX^{ème} ou XX^{ème} siècle peu de réelles études ont été réalisées sur ces enjeux commerciaux français qui représentent pourtant un intérêt indéniable et passionnant comme le soulignait déjà Alain Rouaud cité auparavant. Ainsi ce mémoire permettra d'entrevoir ce champ d'étude afin de mettre en lumière la situation commerciale française durant cette période en s'intéressant notamment aux grandes maisons de commerce présentes à Aden, ainsi qu'à leurs dynamiques et évolutions dans le contexte de ce début de XX^{ème} siècle. L'histoire économique pose de nombreuses questions auxquelles a tâché de répondre Jean-Claude Daumas dans un ouvrage complet qu'il a dirigé, « *L'histoire économique en mouvement* [36]». Examinant notamment les relations entre l'histoire économique et les sciences sociales, le développement de l'histoire économique et ses enjeux, ces travaux permettent d'éclairer les démarches et méthodes à suivre pour l'historien.

L'ensemble des ouvrages cités dans cette sous-partie ont donc largement contribué à distinguer les enjeux historiographiques d'une telle recherche sur la communauté française au Yémen. A la fois vaste de par les champs multiples, elle se retrouve parfois restreinte pour notre période d'étude qui compte finalement peu d'ouvrages. Ce constat a donc favorisé l'extrême nécessité d'accéder aux sources à la fois littéraires dans un premier temps et archivistiques dans un second, afin de compléter ces lacunes et ces méconnaissances.

II) Présentation des sources.

1. Les récits de voyage.

Il s'agit dans cette seconde sous-partie de présenter les intérêts d'étudier les récits de voyage dans le cadre de cette recherche sur la communauté française du Yémen. Loin d'être un épisode anecdotique, de nombreux voyageurs et écrivains se sont rendus sur le territoire dans la première moitié du XX^{ème} siècle et font finalement partie intégrante de l'implantation française en Arabie du Sud. De plus, de par leurs productions, c'est un témoignage général sur la vie d'Aden en tant que

36 Jean-Claude Daumas, *Où va l'histoire économique en France aujourd'hui ? L'histoire économique en mouvement, entre héritages et renouvellements*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012.

ville colonisé que nous offrent ces auteurs. Ils nous permettent, en tant qu'historien, d'obtenir un témoignage direct afin d'introduire les enjeux de la présence littéraire française qui n'est pas moins représentative de la communauté que ne l'est la présence diplomatique ou commerciale. Qu'est ce que la littérature peut nous apprendre en histoire ? Ce débat a été largement argumenté et bien que l'historien antique soit par exemple davantage légitime à l'utiliser, l'historien contemporain a pu longtemps remettre en cause la fiabilité d'un tel usage littéraire comme source historique. L'ouvrage paru en 2010 de Judith Lyon-Caen et Dinah Ribard, « *L'historien et la littérature* [37]», pose d'ailleurs ces difficultés. Les deux autrices développent ainsi une méthodologie qui s'avère ici très utile dans notre contexte de recherche et nous éclaire sur les précautions nécessaires. Thibaud Lanfranchi[38], dans son analyse de « *L'historien face à la littérature*», exprime ces réticences récurrentes, mais affirme néanmoins qu'elle [La source littéraire] «*aurait plus à dire sur le passé que d'autres documents à partir du moment où l'on sait la mettre en contexte et lui reconnaître ses spécificités.*[39] » En effet, en dehors de la fiction propre à sa catégorie, la littérature nous permet d'entrevoir les idées, les constantes ou les évolutions de pensées propres aux siècles d'écritures. L'écrivain peut se placer « dans son siècle », en adoptant par exemple les préjugés ou les idéologies courantes ou bien se placer en marge et user de ses écrits pour dénoncer, sensibiliser, avertir et pourquoi pas rallier le lecteur à son opinion particulière. Ainsi dans le cadre d'une histoire des représentations, ces sources sont légitimement utiles et pertinentes. Cette idée rejoint d'ailleurs les propositions émises par Sylvain Veynare qui propose quant à lui une histoire de l'aventure, fondée principalement sur des recueils de voyageurs. Cette histoire, serait en fin de compte une sous-catégorie de l'histoire des représentations, mais elle aborderait en particulier « *des désirs, des rêveries, une histoire qui concerne quelques emblématiques vies d'aventuriers*[40] », ce qui nous le comprenons, correspond tout à fait à nos ambitions. Des travaux ont par ailleurs déjà été menés, (en lien avec notre sujet) dans le cadre de recherches littéraires. En 2010, un travail universitaire de doctorat a été réalisé par Abdulghani Al-Hajebi, portant sur « *La représentation de l'Arabie heureuse dans les récits de voyageurs français de la Renaissance à l'époque de la colonisation*[41] ». Aurelia Hetzel, a quant à elle principalement travaillé sur le sujet de la Reine de Saba dans la littérature, mais a depuis publié un article s'intéressant aux voyageurs écrivains du XX ème siècle[42]

37 Judith Lyon-Caen, Dinah Ribard, *L'historien et la littérature*, Paris, La découverte, 2010.

38 Thibaud Lanfranchi , *L'historien face à la littérature, Acta fabula*, « Faire & refaire l'histoire »,vol. 12, n°6, Juin Juillet 2011 .

39 Thibaud Lanfranchi, I*bid*, p 1.

40 Sylvain Veynare, *La gloire de l'aventure : Genèse d'une mystique moderne 1850-1940*, Paris, Broché, 2002. p 16.

41 Abdulghani Al-hajebi, *La représentation de l'Arabie Heureuse dans les récits de voyageurs français de la Renaissance à l'époque de la colonisation*, Thèse de doctorat soutenue en 2010 à Rouen.

42 Aurélia Hetzel, *Géographie et imaginaire dans quelques récits de voyage au Yémen. Paul Nizan, André Malraux, Romain Gary, Lorand Gaspar,* Revue de la littérature comparée, vol 333, N°1, 2010, pages 69-81.

dont les propos se sont avérés important pour le développement de cette partie de l'historiographie culturelle. Enfin, la lecture de l'ouvrage de Tvetan Todorov, « *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*[43] » a permis d'apporter un point de vue ethnologique sur l'ensemble de la réflexion, en particulier concernant les rapports à l'altérité puisque l'auteur expérimente une catégorisation du voyageur en vue de comprendre ses principales motivations lorsqu'il s'implante sur un territoire. Ce point de vue, a pu d'une certaine manière ouvrir le regard sur les récits, au-delà des simples descriptions textuelles exprimées initialement.

Notre choix d'auteurs étudiés correspond avant tout à la volonté de présenter une synthèse sur les voyageurs français s'étant rendu au Yémen dans notre période donnée, afin d'en déduire les considérations et représentations personnelles sur cet espace de la Mer rouge. Il s'agit d'en dresser un aperçu pour comprendre leurs intérêts à se rendre en ces lieux mais aussi d'observer plus largement, le regard français sur le pays, regard qui s'avère être imprégné à la fois de fascination, mais aussi d'une certaine désillusion. Cette étude s'appuie en effet sur un large pan de l'histoire des relations franco-yéménites, puisque le territoire fut entouré pendant longtemps d'un imaginaire et d'un mysticisme caractéristique de ces régions orientales. Le premier auteur sélectionné fut l'un des plus célèbres voyageurs du Yémen, Paul Nizan dont l'ouvrage « *Aden Arabie*[44] » paru en 1931 offre un point de départ inégalable dans le cadre de notre histoire des représentations. D'autres ouvrages ont par la suite été choisis en vue d'établir des correspondances, et de mettre en évidence des continuités, comme des disparités dans les regards portés sur le territoire. Ainsi, les œuvres d'Henry de Monfreid et principalement son récit autobiographique « *Les secrets de la mer rouge*[45] » publié en 1931 a été étudié. Dans la même veine, le récit de Joseph Kessel « *Fortune carrée*[46] » rédigé en 1932 a été sélectionnée. Enfin, le récit d'André Malraux sur son expédition au Yémen en 1933, « *La reine de Saba, une aventure géographique*[47] » fait parti de ce corpus, récit témoignant un nouvelle fois d'une fascination exprimée pour l'histoire de la légendaire Reine de Saba. Il est assez remarquable de souligner ici le foisonnement d'ouvrages disponibles uniquement dans cette courte période allant de 1931 à 1933. L'existence de ces quatre auteurs français ayant voyagé au Yémen, et par la suite, produit des récits sur ce sujet apparaît comme révélateur que la communauté française intellectuelle a bien été présente au Yémen et que cet espace, au-delà des enjeux diplomatiques et économiques, a su être un espace d'inspiration.

43 Tvetan Todorov, *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, Paris, Seuil, 1989.
44 Paul Nizan, *Aden Arabie*, Paris, La découverte, 2002.
45 Henry de Monfreid, *Les secrets de la Mer Rouge*, Paris, Grasset, 1994.
46 Joseph Kessel, *Fortune carrée*, Paris, Julliard, 1955.
47 André Malraux, *La Reine de Saba une aventure géographique*, Paris, Éditions Gallimard, 1993.

2 . Archives du CADN et de la compagnie des Messageries Maritimes.

La consultation de sources archivistiques a évidemment constitué une part nécessaire dans la constitution de cette recherche. La sélection de celles-ci, a tout d'abord pu être facilité grâce à l'ouvrage de Lukian Prijac, « *Contribution à l'histoire de la corne de l'Afrique et du Golfe d'Aden*[48] » dans lequel l'auteur établit un recensement des sources extrêmement complet et détaillé sur le sujet, ayant ainsi permis de distinguer les premières archives à consulter. Auparavant, Anne-Sophie Cras, archiviste au CADN avait de même dressé un inventaire de ces archives diplomatiques françaises disponibles pour les villes d'Aden (1858-1942) et d'Hodeïda (1880-1942)[49] et notamment rédigé une chronologie des occupations de postes durant ces périodes. Malgré de nombreuses destructions et lacunes temporelles, les archives entreposées au CADN offrent des ressources s'avérant particulièrement importantes. Il est toutefois nécessaire de souligner ici que les archives de la ville de Mokha n'ont malheureusement pas pu être conservées, ce qui comporte des conséquences assez dommageables, puisque c'est en ces mêmes lieux que la première agence consulaire française a ouvert ses portes en 1737 avec à sa tête Mr Ingrand, chef du comptoir de la compagnie des Indes[50] et que la ville fût longtemps un lieu important du commerce yéménite. De même, les archives de la ville de Sanaa sont très lacunaires et débutent à partir de l'année 1971 ce qui n'a donc que peu d'intérêt pour notre recherche.

- <u>Les archives du Centre des Archives diplomatiques de Nantes : Fonds Aden :</u>

Afin de bien comprendre les enjeux de la période, il apparaît comme nécessaire d'établir une chronologie succincte et non exhaustive. Si la première pénétration française au Yémen remonte au début du XVIII^{ème} siècle, avec l'expédition de M de la Merveille en 1708-1710[51], le XIX^{ème} siècle représente un véritable essor de l'implantation française en Arabie du Sud, et en particulier à Aden, le potentiel commercial de la ville ayant été largement observé. Les britanniques s'y étant installés depuis 1839, les français conservent leurs ambitions de s'implanter de manière pérenne en ces mêmes lieux. Ainsi, afin de renforcer leur influence en vue des possibilités commerciales, la mise en place d'un poste diplomatique au sein de la ville s'avère essentiel et subordonne dans un premier

48 Lukian Prijac, *Contribution à l'histoire de la corne de l'Afrique et du golfe d'Aden inventaire des sources*, Paris, L'Harmattan, 2019.

49 Anne-Sophie Cras, A*rchives des Consulats de France au Yémen, répertoires numériques, Aden (1858-1942) Hodeida (1880-1914)*, Centre national des archives du Yémen, Centre français d'archéologie et de sciences sociales de Sanaa, 2007.

50 Joseph Chelhod (dir), *L'Arabie du Sud. Histoires et civilisation*, 3 tomes, Paris Maisonneuve et Larose, 1984, p 107.

51 Joseph Chelhod (dir), *Ibid,* p 9.

temps les ambitions purement diplomatiques. Une agence consulaire ouvre donc ses portes en 1857 à Aden pour laquelle Henri Lambert est reconnu agent consulaire le 2 septembre de la même année et ceci jusqu'en 1859[52]. Les objectifs sont alors clairement définis, comme en témoigne la correspondance entretenue avec G. Boilleau, alors Consul de France à Calcutta : obtenir des « *informations utiles pour le commerce* [53]». Dans les premiers temps, l'agence se trouve en effet être rattachée au consulat de Calcutta, mais à partir de 1869, entre dans les prérogatives du consulat de Bombay. En 1881, le poste se transforme en Vice-consulat. Néanmoins, dès 1903, le poste change une nouvelle fois sa dénomination pour revenir à l'ancien modèle, c'est à dire une agence consulaire. Ce nouveau changement s'expliquerait avant tout par une certaine perte d'influence de l'agence d'Aden à la fin du XIX^{ème} siècle. L'agence se maintient finalement ouverte jusqu'en 1941.

De nombreuses archives n'ont cependant pas été conservées, pour des périodes et des raisons différentes. En ce qui concerne le XIX^{ème} siècle, et notamment l'arrivée d'Henri Lambert au poste d'agent consulaire, il ne reste plus que son journal appartenant davantage à la catégorie de carnet de voyage, avec descriptions et dessins esquissés[54], qu'il intitule lui-même : «E*xplorations sur les côtes abyssiniennes de l'Yémen. Golfe d'Aden. Golfe Arabique en mer Rouge. Années 1855-1856-1857 1858-1859*[55] ». Les années suivantes, demeurent de même très lacunaires et c'est véritablement à partir de l'année 1881 que l'on commence à percevoir une continuité dans l'ensemble des archives conservées. Néanmoins, il n'existe plus aucune trace des archives concernant notamment les correspondances au sujet des affaires maritimes et commerciales qui avaient pourtant été recensées en 1944[56]. Cette perte est indubitablement déplorable et constitue de véritables lacunes dans le cadre de notre recherche. Désormais, ces archives sont conservées sur microfilms et sont pour la plupart abordables, bien que certains éléments soient parfois illisibles. Plusieurs fonds ont ainsi pu être exploités et ont rendu possible le développement de notre étude, en nous permettant notamment d'observer les préoccupations commerciales, mais aussi de définir les rôles joués par les nombreux dirigeants qui se sont succédé à la gérance de ce poste diplomatique.

- <u>Les archives du Centre des Archives Diplomatiques de Nantes : Fonds Hodeïda.</u>

52 Roger Joint-Daguenet, *Aux origines de l'implantation française en Mer Rouge : vie et mort d'Henri Lambert, consul de France à aden 1859*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1992. p 82.
53 Roger Joint-Daguenet, *Ibid*, p 134.
54 Archives du CADN, Aden, 2MI3220, Journal de l'agent consulaire de France à Aden, Henri Lambert.
55 Archives du CADN, Aden, 2MI3220, Journal de l'agent consulaire de France à Aden, Henri Lambert.
56 Anne-Sophie Cras , *Archives des Consulats de France au Yémen*, p 7.

Le CADN dispose de même d'un fond concernant la ville d'Hodeïda, qui a su apporter par la même occasion, des éléments pertinents, les archives conservées étant d'ailleurs plus nombreuses que celles d'Aden. Le Vice-consulat français d'Hodeïda est mis en place à partir de 1880 avec comme agent consulaire Alexandre Luciana. Ce poste, était alors dépendant du consulat général de France à Beyrouth[57]. Il se transforme en agence consulaire en 1897 puis à nouveau en Vice-consulat en 1912 avant de fermer ses portes en 1914. Ainsi, malgré cette courte période d'activité, qui se constitue donc entre les années 1912 et 1914 pour notre sujet, le fond d'archives concernant le poste d'Hodeïda détient de nombreuses informations, qui ont pu s'avérer utiles, et combler dans certaines occasions, les lacunes concernant Aden.

- Archives *Frenchlines*, Le Havre : Archives de la Compagnie des Messageries Maritimes.

Les fonds d'archives concernant la Compagnie des Messageries Maritimes ont peu été étudiés jusqu'à présent. Il nous a semblé essentiel d'y avoir accès, dans la mesure où, dans un premier temps, la compagnie faisait partie intégrante de la société mercantile présente au Yémen. Dans un second temps, elle a joué un rôle éminent dans la vie diplomatique d'Aden étant donné les rivalités observées notamment entre la maison de commerce Riès et cette dernière dans le but d'obtenir la gérance du poste consulaire. Installées au Yémen depuis 1859, la compagnie parvient à obtenir la même année la gérance de ce dernier à la démission d'Henri Lambert[58]. En 1928, elle succède de même à la maison Riès en obtenant l'administration de l'agence consulaire jusqu'en 1941. De ce fait, afin d'obtenir des renseignements sur les sociétés commerciales françaises présentes au Yémen, la consultation des archives de cette compagnie semblait primordiale. Concernant le XX^{ème} siècle, la majeure partie des rapports annuels de la compagnie ont pu être conservés. Ceux-ci, présentent à la fois un intérêt économique bien entendu, mais dans le même temps un intérêt plus générale sur la situation de la ville d'Aden et du Yémen, notamment d'un point de vue politique. Ces ressources archivistiques ont ainsi été particulièrement intéressantes dans la mesure où y sont abordés non seulement les intérêts propres de la compagnie, mais aussi des données numériques sur les autres sociétés commerciales françaises présentent sur le territoire. De plus, la régularité des rapports émis permet d'observer les évolutions et dynamiques économiques concernant notre période de recherche faisant ainsi émerger une chronologie édifiante dans les rapports français vis à vis du territoire yéménite.

57 Anne-Sophie Cras, *Archives des consulats de France au Yémen, p 7.*
58 Alain Rouaud, *Aden est la correspondance des Consuls,* p 442.

Ainsi, cette présentation générale de l'historiographie portant sur le Yémen, nous a permis d'entrevoir les principaux ouvrages ayant été utilisés au sein de ce mémoire et de décrire par la même occasion les ressources sélectionnées afin de mener à bien cette recherche. Nous pouvons donc dès à présent, entrer dans le vif du sujet en observant tout d'abord les représentations des écrivains-voyageurs au Yémen.

Chapitre 2 : Les écrivains voyageurs au Yémen.

I) Le Yémen, terre mythique : Les premiers voyages.

1. La naissance du mythe de l'Arabie Heureuse.

« *Nous n'en dirons pas plus sur les parfums,mais de l'Arabie entière s'exhale une odeur divinement suave* »
Hérodote, *L'Enquête*, Livre III.

« *Tous les parfums d'Arabie ne rendraient pas suave cette petite main* »
Shakespeare, *Macbeth*, Acte V, Scène 1.

Les voyageurs français se rendant en Arabie du sud au XX^{ème} siècle, sont loin d'être les premiers à parcourir ces terres. Leur désir de se rendre en ces lieux, est souvent le fruit d'un imaginaire bien réel qui s'est transmis au fil des siècles et que l'on peut encore percevoir chez nos auteurs en particulier. Ainsi, bien qu'évoquer l'antiquité dans ce mémoire puisse sembler constituer une digression relative, il s'agit ici avant tout de comprendre en quoi l'imaginaire joue un rôle depuis longtemps essentiel dans les relations internationales du Yémen avec les états européens d'une façon générale, avec la France de façon particulière. De plus, aborder ces fondements nous permet d'entrevoir une continuité des représentations du Yémen à travers les âges. Ce pays est ainsi enveloppé d'une fascination même si celle-ci se trouve être souvent inhérente à l'aspect économique et au commerce qui s'y est développé depuis l'antiquité. Hérodote, au V^{ème} siècle avant notre ère, lorsqu'il évoque l'Arabie, aborde principalement les aromates : « *On y trouve, et là seulement, l'encens, la myrrhe, la cannelle, le ciname et le lédanon*». Évoquer ces cultures, revient ici à aborder un thème qui reste longtemps attaché à l'imaginaire concernant le Yémen, mais aussi un enjeu commercial qui est encore visible pour notre période du début du XX^{ème} siècle. C'est véritablement à partir du III^{ème} siècle avant notre ère, que l'Arabie heureuse est plus précisément évoquée dans les différents récits. Euhemeros de Messine notamment, mentionne pour la première fois *Arabia Eudaímôn* traduit en latin par *Arabia felix (*Arabie fertile) qui a finalement conduit à la traduction encore largement répandue aujourd'hui d' Arabie heureuse[59]. Cette périphrase devient en effet assez rapidement la désignation courante du territoire que l'on retrouve à mainte reprise dans les récits, mais le plus remarquable est qu'elle soit toujours employée fréquemment aujourd'hui. Nous le

59 Maxime Rodinson, *L'Arabie du Sud chez les auteurs classiques*, dans Joseph Chelhod, *L'Arabie du Sud histoire et civilisations* T1, *Le peuple yéménite et ses racines*, Paris, Ed. G.-P. Maisonneuve et Larose, 1984, p55-89.

comprenons, l'image d'un Yémen mythique s'est construite dès ces premiers écrits, et la fascination que nous pourrons observer plus particulièrement pour la période qui nous concerne demeure grandement liée à ce qui fut développé dès l'antiquité. Le mythe, comme le souligne Maxime Rodinson[60], s'est lié aux renseignements concrets, pour finalement se perpétuer via la tradition littéraire. L'exemple significatif que constitue la transmission de la légende de la Reine de Saba par exemple, illustre d'ailleurs parfaitement ce point de vue. Elle est initialement évoquée dans les textes de la Bible et du Coran, pour son voyage supposé chez le roi Salomon vers le X^{ème} siècle avant notre ère, mais il existe évidemment plusieurs versions de ce mythe, qui s'est transmis dans différentes langues. Le royaume de Saba n'a cessé de fasciner les écrivains et aujourd'hui encore, une littérature conséquente se trouve à notre disposition concernant ce sujet. Il est de même intéressant de remarquer que certains auteurs d'ouvrages scientifiques ont choisi d'évoquer ce symbole lorsqu'ils abordent le Yémen. Citons «*L'Arabie heureuse au temps de la Reine de Saba*[61]» écrit par Jean-François Breton, ou bien «*Yémen: au pays de la Reine de Saba*[62]», ouvrage collectif issu d'une exposition. Deux exemples pouvant témoigner de la ténacité du mythe, qui continue de faire rêver. Il est néanmoins important de souligner que différentes recherches archéologiques ont pu démontrer que ce fameux royaume longtemps introuvable aurait été situé en Éthiopie, ce qui n'empêche pas le fait qu'il continue d'être associé au Yémen. La thèse d'Aurélia Hetzel[63] sur le sujet, démontre avec pertinence la manière dont les textes appartenant originellement au domaine religieux, ont exercé une réelle influence dans la littérature européenne et ont contribué à transmettre une vision fantasmé, idéale de cette partie de l'orient. Cette tradition, n'a d'ailleurs pas été omise par nos voyageurs du XX^{ème} siècle, comme chez Albert Londres, par exemple, dans «*Pêcheurs de perles*». Ce mythe, « *en perpétuel devenir* [64]», a de même pousser des voyageurs à la recherche concrète de sa légende, comme André Malraux en 1934 dans «*La Reine de Saba. Une aventure géographique*».

Quant à la désignation «*Arabie heureuse*», celle-ci viendrait finalement de l'idée d'un territoire très prospère, dont les habitants vivraient dans l'opulence. Ceci grâce au commerce des différents produits locaux, en particulier des aromates que nous avons évoquées, qui représentent alors d'importants revenus.

60 Maxime Rodinson, *L'Arabie du sud chez les auteurs classiques,* dans Joseph Chelhod *L'Arabie du Sud histoire et civilisations, p 88.*

61 Jean-François Breton, *L'Arabie heureuse au temps de la reine de Saba*, Paris, hachette littératures, 1998.

62 Christian Julien Robin[Dir], *Yémen au pays de la Reine de Saba* , Paris, Flammarion : Instituts du monde Arabe, 1997.

63 Aurélia Hetzel, *La reine de Saba. Des traditions au mythe littéraire,* Paris, Classique Garnier, 2012.

64 *Aurélia Hetzel, Ibid, p 607.*

D'autre part, l'éloignement géographique a aussi renforcé cette notion de *terra incognita* et l'Arabie du Sud a donc fait partie de ces lieux où les légendes naissent plus aisément. Cet isolement qui renforce la construction de l'imaginaire merveilleux du lieu, donne ainsi l'occasion d'entrevoir une complexité qui perdure à travers les siècles et qui s'avère tout à fait remarquable, encore au début du XX^{ème} siècle. Ainsi, l'origine du développement d'un intérêt pour le Yémen est dans un premier temps poussé par des intérêts économiques concomitants à un intérêt davantage culturel. Il est essentiel d'insister sur ces deux notions, puisqu'elles constituent finalement les deux principaux fondements des rapports européens vis à vis de l'Arabie du Sud.

2. Les origines du voyage français au Yémen.

Ici, il s'agit d'étudier les premières pénétrations européennes en Arabie et comprendre les causes qui ont menés les voyageurs à se rendre sur ces territoires. Nul désir de présenter ici les éléments de manière exhaustive en élaborant une chronologie qui pourrait être fastidieuse. La volonté est bien de comprendre ce qui a poussé les européens à s'intéresser à cet espace et en quoi les terres du Yémen ont pu être propices à ces expéditions. «*L'histoire de l'Arabie du Sud est liée à celle de la mer Rouge*[65] » évoque Henri Labrousse dans un chapitre qu'il consacre aux relations entre l'Arabie du sud et l'Europe à l'époque moderne sur lequel nous nous appuyons particulièrement ici. Il est indéniable que ce sont avant tout les intérêts mercantiles, comprenant principalement le commerce des épices et du café qui ont primé lorsque les européens, et en premier lieu les portugais, ont décidé de s'intéresser au territoire yéménite. La ville d'Aden, est très tôt convoitée. Après un échec des portugais, elle entre finalement sous l'emprise turque à partir de 1539. Dès lors, ces derniers prennent progressivement le contrôle des différents points stratégiques de la mer Rouge.

Ce n'est qu'à partir du début du XVIII^{ème} siècle que les français mènent leur première expédition au Yémen, assez tardivement donc. Ce sont des négociants venant de Saint-Malo qui se lancent en 1708, menés par M. De la Merveille comme nous l'avons par ailleurs déjà précisé. Leur ambition est avant tout de mettre en place des relations économiques avec le pays, en particulier concernant le café. Ils se rendent à Aden puis à Mokha, villes où ils firent de très bonnes affaires. M. De La Merveille parvint même à établir le premier contrat avec le gouverneur de Mokha en 1709 et les français obtinrent donc de réels avantages commerciaux qui furent de bons fondements pour les

65 Henri Labrousse , *L'Arabie du sud et l'Europe à l'aube des temps modernes* dans Joseph Chelhod, *L'Arabie du Sud histoire et civilisations* T1, *Le peuple yéménite et ses racines*, Paris, Ed. G.-P. Maisonneuve et Larose, 1984, p91-107.

expéditions suivantes mais engendra rapidement des tensions avec d'autres compagnies, notamment britanniques ou ottomanes. Ces derniers se voyant perdre un certain monopole commercial. Mais outre ces aspects politique et économique, il est important de remarquer, et c'est ce qui nous intéresse ici particulièrement, que de ces différentes expéditions au Yémen, les français ont déjà rapporté des descriptions de leurs voyages. Selon Abdulghani al-Hajebi[66], il y a eu à partir du XVIII[ème] siècle un renversement dans les considérations françaises sur l'Arabie du Sud. Partant d'une image hostile durant les siècles précédents, ils y voient désormais un territoire plus attrayant. Cela s'explique notamment par les expéditions qu'ils y mènent, et les récits qu'ils en rapportent, permettant évidemment de mieux connaître le pays. Dans l'ouvrage de Juliette Honvault et de Patrice Chevalier, nous retrouvons cette idée que « *En dehors du café, le Yémen est surtout connu comme le pays légendaire de la reine de Saba de l'ancien testament, et, depuis l'époque romaine, comme le pays mythique de l'Arabie heureuse* »[67]. Le siècle des lumières, où l'expédition scientifique est valorisée, pousse donc certains hommes à entreprendre le voyage. En 1716, Jean de la Roque publie « *Voyage de l'Arabie heureuse* », d'après les récits recueillis auprès des marins de l'expédition de M. de la Merveille[68]. En 1841, Paul Émile Botta édite « *Relation du Voyage dans l'Yémen* », ouvrage qui retranscrit son expédition menée à partir de 1837 en mer Rouge. « *Pensant que les observations que j'ai eu la possibilité d'y faire* [Au Yémen] *peuvent ajouter quelque chose à ce que l'on sait sur cette contrée si intéressante par son antique civilisation, sa fertilité relative, je crois faire quelque chose d'utile en les publiant* [69]». Il nous offre ainsi de précieuses descriptions des villes et de leurs fonctionnements, comme des considérations sur Hodeïda par exemple. De la ville de Mokha, il fait une rapide description à la fin de son ouvrage : « *Cette ville est aujourd'hui bien déchue de son ancienne importance […] Je ne puis décrire longuement cette ville, dont je ne connais presque que l'air malsain et l'eau détestable*[70]. » Celle-ci aurait perdu de son faste et ne serait plus qu'un « *entrepôt de café* ». En effet, à partir de la deuxième moitié du XIX[ème] siècle, Mokha a déjà perdu de son influence vis à vis d'autres villes comme Aden ou Hodeïda. Déjà, la ville lui laisse une mauvaise impression et son avis rejoint d'ailleurs celui de Jean de la Roque qui exprimait un siècle plus tôt « *Le territoire de Mokha est le pire de tous, il y fait une chaleur excessive et il ne tombe presque jamais de pluie* [71]», et la compare avec Aden qui selon lui est

66 Abdulghani Al-Hajebi, *La représentation de l'Arabie Heureuse dans les récits de voyageurs français de la Renaissance à l'époque de la colonisation*, Thèse soutenue en 2010. Présentation de la Thèse.
67 Juliette Honvault et Patrice Chevalier, *Des français au Yémen 1709-2009*, Sanaa, CEFAS, 2009, p 23.
68 Henri Labrousse, *L'Arabie du sud et l'Europe à l'aube des temps modernes*, dans Joseph Chelhod, *L'Arabie du Sud histoire et civilisations*, p 100.
69 Paul-Emile Botta, *Relation d'un voyage dans l'Yémen entrepris en 1837*, Disponible sur BnF Gallica, 1841, p 2.
70 Paul-Emile Botta, *Ibid* p 134.
71 Jean De la Roque, *Voyage de l'Arabie heureuse*, Disponible sur BnF Gallica, 1716. p 118.

beaucoup plus agréable. Mokha reste malgré tout longtemps associée au café pour les voyageurs. Henry de Monfreid, écrit par exemple : « *Moka ! Nom glorieux dont on honore le café comme d'un titre de noblesse*[72]» lorsqu'il visite pour la première fois le lieu. Ce rapport à l'image du café s'avère par ailleurs être tout à fait révélatrice du principal enjeu commercial de la région, comme nous le verrons au sein de notre troisième chapitre.

D'autres français vont aussi enrichir les informations que nous disposons sur le Yémen pour cette époque. Fulgence Fresnel par exemple qui est consul de France à Djeddah depuis 1837, rend compte de plusieurs récits sur le pays, et se lie notamment avec Théodore-Joseph Arnaud. Ce dernier qui travaillait alors comme pharmacien, est alors chargé de mener plusieurs expéditions pour lui. Arnaud part ainsi à la recherche du site du Royaume de Saba en 1843 et écrit « *Relation d'un voyage à Mareb (Saba) dans l'Arabie méridionale* », qui inspire par la suite Joseph Halévy en 1869 à suivre ses traces dans une mission archéologique, puis André Malraux, qui, véritablement fasciné par son récit, s'en sert comme fondement pour sa propre expédition en 1934.

3. Le voyage d'Arthur Rimbaud : spécificités.

L'un des plus célèbres poète français, Arthur Rimbaud s'est aussi rendu au Yémen, et bien qu'il n'ait finalement laissé que quelques lettres et non pas de productions purement littéraire en soi, (l'auteur ayant arrêté d'écrire quelques années auparavant) celles-ci offrent une représentation particulière de la ville d'Aden notamment mais aussi plus d'informations sur son travail au sein d'une maison de commerce française. De plus, l'on remarque certaines correspondances dans le regard porté sur cet espace avec la vision de l'écrivain Paul Nizan une quarantaine d'années plus tard. Longtemps, son passage à Aden est demeuré source d'interrogation, comme en témoigne récemment les volontés d'identification d'une photographie supposée de l'écrivain retrouvée en 2008. Une véritable enquête s'est constituée afin d'authentifier le visage du poète sur celle-ci (Cf : Annexe 1) [73]. De même, le lieu où résidait Rimbaud, est devenu en 1991 un centre culturel français au Yémen, qui a cependant fermé ses portes depuis, demeurant toutefois un lieu important dans l'imaginaire français[74]. C'est le 17 août 1880 qu'Arthur Rimbaud arrive au Yémen : « *Je suis venu ici après avoir essayé de trouver quelque chose à faire en Abyssinie. Je suis employé chez un*

72 Henry de Monfreid, *Les Secrets de la Mer Rouge*, Paris, Grasset, 1991, p 25.
73 Blandine Le Cain, *La photo de Rimbaud à Aden authentifiée par un chercheur,* Le Figaro, 10 avril 2014. Annexe 1 : p 140).
74 AFP, *Culture française trop chère à Aden: La Maison Rimbaud fermée* . L'Orient-Le Jour, 21 Avril 1997.

marchand de café[75] »et est embauché le 15 août de la même année en tant qu'employé dans la grande maison de commerce d'Alfred Bardey, associé avec les maisons Mazeran et Viannay, comme il l'explique dans une lettre à sa famille datant du 21 août 1880[76]. Il y travaille en tant que contre-maître et a donc pour tâche de superviser notamment le tri du café. Dans les souvenirs d'Alfred Bardey, celui-ci rapporte d'ailleurs que les autres employés sous les ordres de Rimbaud le surnommait « Karani », qu'il traduit lui même par « le méchant[77]». De même, grâce à ces écrits d'Alfred Bardey, on sait que le poète était un employé malgré tout apprécié et travailleur, en dépit de son tempérament parfois colérique. Il ne séjourne finalement que quelques mois à Aden avant d'obtenir d'Alfred Bardey, un nouveau poste au Harrar, région d'Éthiopie qu'il quitte à nouveau en 1881 pour revenir à Aden[78]. Toujours employé au sein de la Maison Bardey, il entreprend notamment durant ce second séjour, d'organiser un voyage en Abyssinie, en collaboration avec la Société Géographique de Paris. Le but est d'obtenir des renseignements et en particulier des photographies de cette région alors méconnue. Cette expédition n'aboutira finalement pas. C'est ensuite durant l'année 1885, qu'il débute le trafic d'armes en Éthiopie, en souhaitant notamment revendre des fusils au Roi du Choa, Ménélik. Dès 1886, les britanniques et les français interdisent l'importation d'armes sur ce territoire, mais il semblerait qu' Arthur Rimbaud et son associé d'alors, Pierre Labatut aient écrit au Ministère des affaires étrangères français dans le but d'obtenir une dérogation qui leur fut apparemment accordée[79]. Rimbaud se livrera ainsi à ce trafic jusqu'en 1889[80]. Il semble intéressant ici de remarquer que ces activités auxquels a pris part le poète, ne seront pas sans rappeler le trafic auquel se livrera l'écrivain Henry de Monfreid au début du XX^{ème} siècle, les deux écrivains français étant ainsi souvent comparés, du fait de leurs activités illégales.[81]

La plupart des événements de la vie de Rimbaud pour la période, nous sont avant tout connu de par la correspondance entretenue avec sa famille qui nous permet de comprendre la chronologie de ses déplacements mais aussi par quelques lettres entretenues avec Alfred Bardey, son employeur. Un

75 Certaines des lettres de la correspondance d'Arthur Rimbaud sont disponibles directement en ligne sur le site Mag4.net. Un autre ouvrage recense cependant sa correspondance: Arthur Rimbaud, *Je ne suis pas venu ici pour être heureux, Correspondance choisie et présentée par Jean-Luc Steinmetz*, Flammarion, Paris, 2015.
Arthur Rimbaud, lettre du 17 août 1880 à sa famille, Aden camp.

76 Lettre d'Arthur Rimbaud, Aden, 21 août 1880, Arthur Rimbaud, Maison Vianney-Bardey et cie, At the Camp, Aden, Colonies Anglaise.

77 Alfred Bardey, *Barr-adjam : souvenirs d'Afrique orientale, 1880-1887*. Paris, Éditions du CNRS, 1981. Souvenir 1.

78 Jean-Philippe Perrot, *Athar, sur les traces d'Arthur Rimbaud en Ethiopie, à Djibouti et au Yémen*, Film documentaire, 1998.

79 Lettre d'Arthur Rimbaud et Pierre Labatut au Ministère des affaires étrangères, dans *Œuvres complètes*, Bibliothèque de la Pléiade, Paris, 1979, p 415.

80 Cf : Annexe 1 : Lettre originale de Rimbaud concernant le trafic d'armes. P 140.

81 Jean-Pierre Bat, *L'espion de la mer Rouge*, Libération, 10 août 2016.

fond des archives du CADN portait par ailleurs un dossier intitulé « Rimbaud » mais se trouvait être malheureusement vide. Anne-Sophie Cras en témoigne et souligne cependant que les « *quelques autographes de l'écrivain ont été retirés des fonds*[82] ». Ainsi, via ces lettres citées, nous disposons non seulement de quelques appréciations de l'écrivain pour son travail et un témoignage de la relation entretenue avec le grand négociant Alfred Bardey, mais de manière plus conséquente, de descriptions des lieux qui nous offrent ainsi un important aperçu de son regard sur le Yémen à la fin du XIX[ème] siècle.

Dès son arrivée, il se plaint d'un travail mal payé, notamment dans la lettre du 21 août 1880, mais souligne par ailleurs la prospérité de l'entreprise : « *Ici, je suis dans un bureau de marchand de café. [...]On fait passablement des affaires, et on va en faire beaucoup plus. Je ne gagne pas beaucoup, ça ne fait pas plus de six francs par jour, mais si je reste ici, et il faut bien que je reste, je crois que l'on me donnera un poste de confiance, peut-être dans une agence dans une autre ville*[83]. ». Dès son arrivée, ses lettres nous fournissent un témoignage dépréciatif de la ville d'Aden où il ne compte pas rester : « *Aden est un roc affreux, sans un seul brin d'herbe, ni une goutte d'eau bonne, (on boit de l'eau distillée) : la chaleur y est excessive […]. Tout y est très cher, et ainsi de suite. Mais il n'y a pas : je suis comme prisonnier ici et assurément il me faudra y rester au moins trois mois avant d'être un peu sur mes jambes ou d'avoir un meilleur emploi* [84]». Il poursuit d'ailleurs dans une autre lettre datant de 1884 cette fois, lors de son retour à Aden, sa critique de l'atmosphère étouffante des lieux : « *Tout le littoral de cette sale mer Rouge est ainsi torturé par les chaleurs* [85]». Son constat désolant de la ville reste en effet une considération permanente de ses lettres, où il témoigne autant d'un ennui « *Il est encore possible que je parte par là, où je me ferais des bénéfices et où je m'ennuierai moins qu'à Aden qui est, tout le monde le reconnaît, le lieu le plus ennuyeux du monde*[86] » que d'un mal-être inhérent à sa situation personnelle dans la ville : « *Mais enfin, il est évident que je ne suis pas venu ici pour être heureux. Et pourtant, je ne puis quitter ces régions, à présent que j'y suis connu et que j'y puis trouver à vivre, tandis qu'ailleurs je trouverais à crever de faim exclusivement*[87] ». Ces considérations, loin d'être anecdotiques, forment finalement, les prémices de ce que l'on retrouve chez nos auteurs du début du XX[ème] siècle, dont les

82 Anne-Sophie Cras, A*rchives des Consulats de France au Yémen, répertoires numériques, Aden (1858-1942)*, Centre national des archives du Yémen, CEFAS de Sanaa, 2007, p 2.
83 Lettre d'Arthur Rimbaud, Aden, 21 août 1880, Arthur Rimbaud, Maison Vianney-Bardey et cie, At the Camp, Aden, Colonies Anglaise.
84 Lettre d'Arthur Rimbaud, Aden, 21 août 1880, Arthur Rimbaud, Maison Vianney-Bardey et cie, At the Camp, Aden, Colonies Anglaise.
85 Lettre d'Arthur Rimbaud, Aden, 10 septembre 1884, Rimbaud, Maison Bardey, Aden.
86 Lettre d'Arthur Rimbaud, Aden, 22 septembre 1880, A. Rimbaud, Maison Viannay-Bardey et cie, Aden.
87 Lettre d'Arthur Rimbaud, Aden, 29 mai 1884, A.Rimbaud, Maison Bardey, Aden.

descriptions concernant la ville se trouvent être profondément liées et dans une certaine continuité à ce que l'on peut déjà rencontrer chez Rimbaud. La désillusion, combinée à la mise en exergue de l'amertume des lieux constituent en définitive, une critique acerbe et non dissimulée de cet espace de la mer Rouge. Ces représentations, nous les retrouvons en particulier chez l'écrivain Paul Nizan, dont, comme le souligne Laurent Bonnefoy, le voyage à Aden constitue avant tout une réponse à un mal-être personnel et dont les perceptions d'Aden vont finalement témoigner « *d'une crise générationnelle*[88] ». D'autant plus, étant donné les ressemblances de trajectoire des deux auteurs, sachant en effet que tous les deux furent employés par des grands négociants français d'Aden, ce qui rajoute une similarité supplémentaire à leur parcours personnels. Il est aussi à noter ici que nous pouvons dès à présent observer que l'aspect commercial a poussé de nombreux écrivains à se rendre au Yémen dans le but d'y prospérer. Loin d'être épisodique, cette tendance constitue un schème fondamental des intérêts français pour le territoire yéménite.

II) Les écrivains voyageurs français au XX^{ème} siècle.

1. Descriptions générales du Yémen.

Évoquer ainsi les pérégrinations de Rimbaud constitue une transition non négligeable avec nos auteurs particuliers du XX^{ème} siècle, puisque lorsque l'on s'intéresse de près aux différents ouvrages de ces écrivains, nous trouvons une correspondance particulière dans les descriptions du Yémen et en particulier d'Aden. «*Le matin du trente-quatrième jour, une pyramide violette qui monte la garde se hisse sur le dos de l'océan Indien. Elle augmente de minute en minute comme les plantes que les fakirs font pousser rien qu'en les regardant. […] On découvre des maisons qui prennent peu à peu la taille des terriers où habitent les hommes, une ville à l'ombre des rochers éclatés. […] 12°45' de latitude Nord, 45°4' de latitude Est : c'est Aden. Je suis arrivé. Il n'y a pas de quoi être fier*[89]». Ces quelques lignes écrites par le jeune Paul Nizan pour son arrivée dans la ville portuaire, témoignent d'entrée de jeu, d'une représentation péjorative d'Aden. L'auteur s'y rend en 1926 après avoir achevé ses études à l'École Nationale Supérieure. Il y vient en tant que précepteur du fils d'Antonin Besse, riche commerçant français à la société lucrative comme nous le verrons par la suite, et grand érudit, qui souhaite à plusieurs reprises s'intégrer à la vie culturelle d'Aden[90]. Paul Nizan, reste ainsi jusqu'en 1927 à Aden, une courte période donc, mais qui lui permet

88 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen de l'Arabie Heureuse à la guerre*, Paris, Fayard/CERI, 2017,p 19.
89 Paul Nizan, *Aden Arabie*, Paris, La découverte, 2002 p 79- 80.
90 David Footman, *Antonin Besse of Aden : the founder of St. Antony's 's College*, Basingstoke, Macmillan press in association with St. Antony's 's College, p 28.

toutefois de forger son opinion. Lors de son arrivée, Paul Nizan s'est auparavant documenté sur la ville et le pays. Son esprit est emprunt d'un imaginaire indéniable qu'il s'est constitué à travers ses lectures tout en restant conscient que le lieu peut être hostile. En dédicace, il cite par exemple Carsten Niebuhr, explorateur et géographe allemand du XVIII[ème] siècle qui a fourni une « *Description de l'Arabie*[91] » et cite en particulier ici « *En général, il ne faut pas prendre le voyage d'Arabie pour un voyage de plaisir*[92] ». Autre exemple, il cite la lecture de « *La géographie de Samsom en 1683*» qui décrivait notamment : «*Aden est la plus belle ville et la plus agréable de toute l'Arabie* [93]» auquel Nizan s'empresse de répliquer dans un sens de la formule qui lui est propre : *« Quelle impatience lorsque je lisais à Paris des histoires sur la ville où je devais vivre, trois ou quatre mois avant mon départ. […] Et voici ce lieu si beau qu'il fait mourir* ». Nizan, est donc arrivé au Yémen détenteur d'images et de considérations particulières qu'il a assimilé à travers ses différentes lectures et ses descriptions de la ville, ne sont pas moins véhémentes que celles d'Arthur Rimbaud. Il adopte un ton que l'on pourrait presque qualifier de messianique: « *Aden est un grand volcan lunaire dont un pan à sauté avant que les hommes fussent là pour inventer des légendes sur l'explosion de cette poudrière. Ils ont fait la légende après : le réveil d'Aden qui conduit à l'enfer annoncera la fin du monde*[94] ».

Il est assez frappant de constater que cette description particulière de la ville se trouve finalement constituer un topos des représentations des voyageurs du début du XX[ème] siècle sur le Yémen en général qui se trouve alors en grande partie réduit à des représentations péjoratives dans le sens notamment où les descriptions se trouvent majoritairement rapportées à l'idée d'un lieu peu accueillant et hostile au voyageur. Cette idée, s'étend en effet au-delà des limites de la ville d'Aden . André Malraux, lorsqu'il décrit par exemple ce qu'il voit du Yémen depuis son avion évoque : « *Cette espèce de méduse fauve et molle allongée dans l'infini de la brume et du ciel, c'est l'Arabie* [95]». Quant à l'écrivain Henry de Monfreid, il décrit notamment la ville de Mokha comme « *Une splendeur morte* » se constituant d'un « *amas de ruine lamentable*[96] ».Il décrit de la même façon le paysage du territoire comme une « *nature farouche, qui ne donne rien pour la vie de ses créatures* [97]». Ce dernier, est arrivé en mer Rouge en 1911 et s'installe à Djibouti à partir de 1913,

91 Joseph Chelhod, *Note d'ethnologie yéménite. L'Arabie du Sud vue par Carsten Niebuhr,* Revue de l'occident musulman et de la méditerranée, vol 18, n°1, 1974, p19-44.
92 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p 53.
93 Paul Nizan, *Ibid*, p 91-92.
94 Paul Nizan, *Ibid*, p 92.
95 André Malraux, *La Reine de Saba une aventure géographie*, Paris, Éditions Gallimard, 1993, p 47.
96 Henry de Monfreid, *Les secrets de la Mer Rouge*, Grasset, Paris, 1994. p 25.
97 Henry de Monfreid, *Ibid*, p 8

où, achetant un boutre, il sillonne la mer rouge et le golfe d'Aden en se livrant à diverses activités. D'abord, c'est en tant que pêcheur de perles qu'il se perfectionne à la navigation et accroît ainsi ses connaissances maritimes des lieux tout en écrivant parallèlement des ouvrages autobiographiques retraçant ses aventures. De plus, outre ces ouvrages littéraires, il laisse derrière lui de nombreuses photographies, documents relativement précieux aujourd'hui (cf: Annexes 2 et 3 [98]). Cependant, très rapidement, il s'engage, tout comme Rimbaud, dans le trafic d'armes de contrebande, mais aussi de drogues. Divers trafics donc pour lesquels il sera d'ailleurs emprisonné. En 1917, il est notamment expulsé d'Aden par les britanniques, qui soupçonnent fortement ses activités et voient en particulier sa volonté d'installer une « Société française des cultures perlières et pêcheries[99]» au Yémen comme une couverture pour ses activités illégales. Au sein des archives françaises, nous retrouvons d'ailleurs des éléments concernant cette interdiction, puisqu'une correspondance datant du 7 février 1920 entre le «Gouverneur de la côte française des Somalis » à Djibouti et l'agent consulaire de France à Aden témoigne de cette interdiction. Le gouverneur de Djibouti, demande en effet à son collègue d'Aden si « *Les autorités britanniques sont disposées aujourd'hui à donner libre accès sur leur territoire à M. de Monfreid, citoyen français établi à Obock*[100] » à la suite de mise en vigueur de traité de paix mettant fin à la loi martiale. Le gouverneur prie donc l'agent consulaire d'Aden d'intervenir dans ce qu'il qualifie « *d'ostracisme dont se trouve frappé notre compatriote*». Le 25 février 1920, l'affaire semble réglée puisque le gouverneur remercie l'agent consulaire d'Aden pour « *son intervention auprès des autorités britanniques relativement à la liberté, pour M. de Monfreid d'aller et de séjourner à Aden*[101] ». Néanmoins, il est à noté que la méfiance du gouverneur français en poste à Djibouti est bien présente en ce qui concerne l'écrivain, puisque, dans les années 1920 (La date précise est indéchiffrable) il écrit à nouveau à son sujet à l'agent consulaire français d'Aden. Il y exprime, à titre confidentiel, que l'écrivain aurait dérobé « *des feuilles de papier à lettres administratifs revêtues chacune de l'empreinte d'un cachet* » dont il pourrait user de manière illicite comme il le suggère : « *Il se pourrait que se vol ait quelque rapport avec une affaire de contrebande d'armes ou même d'un commerce plus honteux* [102]». Par ces mots, il désigne en particulier le trafic d'esclaves auquel Henry de Monfreid était suspecté de prendre part. Ces documents relèvent d'un caractère pour le moins précieux et inédit puisqu'ils permettent d'entrevoir

98 Annexe 2 : Henry de Monfreid, photographie., p141 ; Annexe 3 : Carnet de voyage d'Henry de Monfreid, p 142.
99 Jean-Robert Pitte (dir), *Henry de Monfreid à la BNF*, La géographie Terre des Hommes, n°1539, Hiver 2010. p.20
100 Archives du CADN, Aden, 2MI3212 Lettre du Gouverneur de la côte français des Somalis à l'agent consulaire de France à Aden, 7 février 1920.
101 Archives du CADN, Aden, 2MI3212, Lettre du Gouverneur de la côte française des Somalis à l'agent consulaire de France à Aden, 25 février 1920,
102 Archives du CADN, Aden, 2MI3212, Lettre du Gouverneur de la côte français des Somalis à l'agent consulaire de France à Aden, 192?

la suspicion générale des administrateurs français concernant l'écrivain dont la réputation était alors déjà bien connue. Henry de Monfreid, se trouve par ailleurs être parfaitement implanté dans la société française au Yémen, et est en relation avec l'un de ses plus grands commerçants, Antonin Besse, le même qui donna donc sa chance à Nizan. Les deux hommes désiraient s'associer dans la construction d'un navire, mais le projet n'aboutira finalement pas[103]. Ainsi, au-delà de ces aspects biographiques, il demeure indéniable que les ouvrages littéraires rédigés par Henry de Monfreid, constituent un témoignage direct de l'aventure d'un français en mer Rouge durant cette période. Ces divers exemples de description du Yémen, nous permettent ainsi d'élaborer un premier aperçu des considérations des voyageurs français. Nous le comprenons, c'est une représentation avant tout dépréciative du territoire qu'ils rapportent au sein de leurs écrits. Les correspondances entre ces différents témoignages, sont assez fascinant dans la mesure où ils permettent d'entrevoir une mentalité qui se trouve être pérenne et dont l'idée autant que le vocabulaire représentent une continuité significative. Cette terminologie, nous la retrouvons d'ailleurs des années plus tard chez Romain Gary, qui commente quant à lui : « *La rage semble avoir présidé ici à la création du monde*[104] » ou bien : « *le paysage : si l'on peut appeler ainsi cette hostilité pétrifiée [...]*[105] » lorsqu'il donne ses impressions sur le pays.

2. Persistance du mythe.

Nous évoquions dans notre première partie, l'idée d'une persistance du domaine du mythique chez les écrivains abordant dans leur récit l'espace du Yémen, en ce qui concerne notamment l'idée d'une « Arabie heureuse ». Cette survivance est tout à fait visible chez nos auteurs de XX^{ème} siècle. Paul Nizan évoque par exemple : « *Des déserts de pierre ouvrent le Yémen au pied d'un massif rouge flottant presque toujours entre des nuées de lessive. Ce massif cache les champs de l'Arabie heureuse, les jardins et les palais de Sanaa, les populations serrées de plus d'une ville légendaire* [106]».

Ici, Paul Nizan reprend ce thème du merveilleux en évoquant l'imaginaire mythique concernant le Yémen pour décrire un paysage réel et concret. Exactement de la même manière, Henry de Monfreid évoque : « *L'Arabie des hauts plateaux est toute proche : c'est l'Arabie heureuse, ce*

103 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils des commerçants et des diplomates français en mer Rouge (1876-1920)*, Chroniques yéménites, 12, 2004. p 10.
104 Romain Gary, *Les trésors de la Mer Rouge*, Paris, Éditions Gallimard, 1971, p 25.
105 Romain Gary, *Ibid*, p45
106 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p 93.

paradis à l'éternel printemps[107] ». Quant à Joseph Kessel, il décrit dès le début de son ouvrage *Fortune carrée*, « *Un cirque vaste et rocailleux qui porte Sanaa, l'antique capitale du Yémen qu'on appelait jadis Arabie Heureuse »*[108]. Les descriptions exprimées évoquent principalement l'idée de la splendeur passée du Yémen, conjointe à une idée d'éternité : « *Une ville fantôme, et j'attends l'apparition d'être fantastiques, de spectre d'un autre âge*[109] » écrit Henry de Monfreid une nouvelle fois au sujet de Mokha. Il va de soi, qu'on ne peut omettre le fait qu'il puisse s'agir avant tout d'une démarche littéraire propre à ses voyageurs dont les lectures ont pu favoriser l'émulation et la constitution d'une mentalité particulière à l'égard du territoire. Néanmoins, il est important de souligner ces éléments, puisqu'ils constituent une part indéniable de la représentation française du Yémen et sont finalement assez caractéristiques d'une opinion générale sur le territoire en particulier durant ces années 1930. Le Yémen, dans l'esprit de ces voyageurs et écrivains cultivés, est donc indissociable de son passé fastueux et il est assez remarquable que pour une époque finalement assez lointaine du traditionnel orientalisme du XIX^{ème} siècle, ces éléments puissent toujours être développés et insérés dans des récits contemporains. Par exemple, Henry de Monfreid évoque l'un des thèmes orientalistes typique de la femme orientale, en développant : « *Cachent-ils des femmes lascives derrière leur panneaux ouvragés ?*[110] », thème qui fut énormément développé tant dans la littérature que dans la peinture, notamment dans certains tableaux de Benjamin Constant[111] ou d'Eugène Delacroix[112]. Ces images sont donc ici encore associées au territoire du Yémen, territoire appartenant à cet orient mystérieux. C'est ce que souligne d'ailleurs Aurélia Hetzel : « *Arabie Heureuse.[…] l'écrivain voyageur ne saurait s'en défaire et son périple se situe toujours par rapport à ce passé immémorial.*[113] »

Le voyage d'André Malraux constitue d'ailleurs un témoignage flagrant de cette persistance qui s'illustre dans sa volonté de découverte du royaume de la Reine de Saba. Sa fascination est amplifiée par ses lectures et la volonté de s'identifier aux voyageurs précédents[114]. Il l'écrit lui-même, « *Ces terres légendaires appellent les farfelus*[115] » et, lorsqu'il décrit la ville d'Aden, évoque notamment : « *Voici Aden. De loin, c'est encore le rocher de Rimbaud dont on ne sait trop s'il*

107 Henry de Monfreid, *Les secrets de la mer Rouge*, Paris, Grasset, 1991 p35.
108 Joseph Kessel, *Fortune Carrée*, Paris, Pocket, 2002 page 9
109 Henry de Monfreid, *Ibid*, page 25
110 Henry de Monfreid, *Ibid*, page 25
111 Benjamin Constant, *Le soir sur les terrasses (Maroc)*, 1879, Musée des beaux arts de Montréal.
112 Eugène Delacroix, *Femmes d'Alger dans leur appartement*, 1834, Musée du Louvre.
113 Aurélia Hetzel, *Géographie et imaginaire dans quelques récits de voyage au Yémen. Paul Nizan, André Malraux, Romain Gary, Lorand Gaspar,* Revue de littérature comparée, n°333, 2010 p 69
114 Aurélia Hetzel, *Ibid*, p 72
115 Andrée Malraux, *Le Miroir des limbes*, I, Paris, Éditions Gallimard, 1976, p 84.

appartient à Dante ou à Gustave Doré [116]». Son aventure, est par la suite publiée au sein de *l'Intransigeant*, en 1934, sous le titre « *A la découverte de la capitale mystérieuse de la reine de Saba* » dans lequel l'auteur développe son récit aux tonalités épiques, accompagné de documents iconographiques. Bien que la découverte de ce royaume par André Malraux est fortement remis en cause, notamment par un certain J. Beneyton ayant lui-même vécu au Yémen,[117] l'écrivain reste persuadé de l'authenticité de son aventure. Son aventure, est par la même occasion profondément liée à l'idée de l'éloignement et la volonté d'atteindre les confins géographiques[118]. Ainsi, malgré un récit à forte tendance romanesque, celui-ci n'en demeure pas moins la manifestation d'un regard français sur le Yémen qui rejoint totalement les *a priori* et le vocabulaire descriptif employé par les autres écrivains-voyageurs. Au sein de cet esthétisme, c'est un regard quasiment formaté que l'on observe en comparant les différentes œuvres, qui témoignent ainsi d'une certaine mentalité propre à ces voyageurs du début du XX^{ème} siècle. Chez Malraux, c'est peut-être ainsi finalement une recherche physique et concrète de ce qu'il a pu lire qui le pousse à entreprendre ce voyage. En d'autres termes, ses *a priori* sur le Yémen l'ont encouragé lors de son expérience à rechercher instinctivement ce qu'il avait pu percevoir et imaginer initialement lors de ses lectures. Loin de vouloir donné un nouvel aperçu du territoire, il s'inscrit dans une parfaite continuité offrant peu de réelles nouveautés. Ceci prouve évidemment la persistance indubitable du mythe durant ces années 1930 et permet ainsi de nous faire comprendre que les récits de cette période restent profondément liés aux mentalités passées.

Néanmoins au-delà de cette continuité, une rupture se fait toutefois ressentir, en particulier chez Paul Nizan, dont l'œuvre contraste particulièrement avec l'imaginaire et où la quête personnelle se transforme finalement en réquisitoire contre l'impérialisme européen sur la région.

III) Le voyage au Yémen : quel bilan ?

1. La notion d'aventure chez Paul Nizan

Paul Nizan se rapproche énormément d'Arthur Rimbaud dans la mesure où le regard qu'ils portent sur le territoire yéménite est emprunt de désillusion inhérente finalement à leurs propres parcours, d'hommes désenchantés. Mais Paul Nizan, au contraire du poète du XIX^{ème} siècle, va plus loin puisqu'il a eu cette volonté d'écrire un ouvrage engagé et critique sur ce qu'il a pu voir et

116 André Malraux, *La Reine de Saba une aventure géographie*, Éditions Gallimard, Paris, 1993, p 124.
117 André Malraux, *Ibid*, p 36.
118 Sylvain Veynare, *La gloire de l'aventure, genèse d'une mystique moderne 1850-1940*, Paris, Flammarion, p 38.

déceler de la situation à Aden. Comme le souligne Sylvain Veynare, « *Le discours qui traite de l'aventure ne le fait parfois qu'incidemment. Il y a le plus souvent des objectifs qui ne sont pas l'aventure elle-même*[119] ». Le lieu dans lequel il se place, aurait tout aussi bien pu être une autre ville colonisée, puisqu'il s'agit avant tout pour lui de transmettre des idées générales sur les sujets qui le touchent particulièrement. Tzvetan Todorov, a d'ailleurs théorisé ce type de voyage dans un « *Portrait de voyageurs*[120] » qu'il classe en dix catégories. Ce classement s'avère tout à fait intéressant puisqu'il y prend l'exemple de notre auteur. Paul Nizan appartiendrait à la catégorie des « *allégoristes* » qu'il définit comme étant un voyageur se servant du contact avec les autres pour mener à bien *« son projet idéologique autonome*[121] ». En d'autres termes, l'écrivain utilise ici son voyage au Yémen comme un prétexte lui permettant d'exposer sa critique envers le peuple auquel il appartient, autrement dit, de manière large, les Européens. En effet, le récit de voyage initial se transforme rapidement en satire d'un Yémen colonisé, en un réquisitoire cette fois en contraste, avec les mentalités orientalistes que l'on pouvait observer chez d'autres auteurs : « *Notre conclusion était vide, parce que l'on nous avait accoutumés à penser l'Orient comme au contraire de l'Occident*[122] » écrit t-il dès le début de son ouvrage. Cette idée, correspond en tout point à la thèse qu' Edward Saïd a développé. Dans son ouvrage, ce dernier évoque en particulier la distinction de ces deux entités opposées, l'Orient et l'Occident, dont les rapports se sont construits dans une relation de pouvoir (les Européens) et de domination (les Orientaux)[123]. Les Européens, en particulier durant le XIX^{ème} siècle, auraient ainsi construit un imaginaire sur l'Orient, à travers des domaines variés tel que la littérature, la peinture, l'économie, la sociologie (pour ne citer que ces exemples), afin de renforcer leur propre supériorité et leur impérialisme sur les territoires. Son hypothèse est donc que l'opposition entre ces deux entités aurait permis aux occidentaux de se définir et de se construire finalement une identité de par la confrontation avec l'altérité. Dès lors, l'ouvrage de Paul Nizan offre un point de vue intéressant pour l'époque, puisque la réflexion touche déjà à ce questionnement sur l'autre. Nous l'avons étudié, cela n'empêche en aucun cas ses *a priori* relevant de ses lectures passées et de son imaginaire sur le Yémen qu'il avait déjà acquis et dont il évoque avec cynisme certaines correspondances lorsqu'il décrit par exemple la ville d'Aden : « *Les cafés ont une place énorme. […] On peut lire les récits des vieux voyageurs : les cafés au moins ne changent pas*[124] ». Il est toutefois remarquable et paradoxal, qu'il puisse dans le même temps

119 Sylvain Veynare, La gloire de l'aventure, p 61.
120 Tvetan Todorov, *Nous et les autres*, Paris, Éditions Points, 1989. p 451- 463.
121 Tvetan Todorov, *Ibid*, p 450.
122 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p 70.
123 Edward Saïd, *L'orientalisme l'Orient crée par l'Occident*, Paris, Éditions Points, 1980, p 35.
124 Paul Nizan, *Ibid*, p 94.

pousser sa réflexion au-delà de ces aspects appartenant fortement aux mentalités courantes et ainsi se placer en marge des productions contemporaines. En effet, il condamne aussitôt le voyage européen quel qu'il soit, en prenant exemple sur les terres d'Afrique notamment, qu'il qualifie de « *réservoirs débordants de poésie que n'utilisaient guère que des marchands de curiosités et des poètes à l'inspiration desséchée*[125] ». C'est un nouvel élan[126] que l'écrivain engagé nous offre pour cette période, dans un récit de voyage où la désillusion est flagrante et où la notion d'aventure est inséparable d'un regard désabusé : « *L'aventure était l'attention merveilleuse qu'ils [*des jeunes gens*] portaient à leur avenir. Il y avait une grande part de naïveté dans ces entreprises […] ; mais cette naïveté a des excuses : des écrivains, des philosophes promettaient merveilles des voyages. C'était un mot où pendaient bien des ornements littéraires et moraux. Les souillures de la morale gâtaient tout*[127] ».

Cette définition de l'aventure entre totalement en contraste avec la vision d'André Malraux notamment, dont le voyage revêt une indéniable dimension poétique et où le récit promeut l'expédition vers les confins comme il l'exprime lui-même : « *L'aventure suprême devint la pénétration dans un monde interdit*[128] ». Pour Paul Nizan, l'enjeu est ainsi d'exprimer une opinion personnelle sur ce thème du voyage, où il se remet lui-même en question, en tant qu'Européen. C'est avant tout une quête individuelle dont le voyage à Aden apparaît comme une justification de l'expression de ses opinions personnelles qui sont au-delà d'une simple aventure en pays étranger. Le voyage devient pour lui une illusion, qui, bien que nécessaire, détient une finalité décevante et pousse à la révolte[129].

2. Critique du colonialisme.

Depuis 1914 la frontière entre le Yémen du Sud (sous contrôle britannique) ayant pour capitale Aden et Le Yémen du Nord (sous domination ottomane) avec pour capitale Sanaa est clairement défini par la convention anglo-ottomane, qui délimite ainsi l'occupation du territoire par ce que l'on nomme la « *Violet line*[130] », comme nous pouvons le voir sur la carte située en Annexe 4[131]. Cette occupation, est cependant bien antérieure à cet accord, puisque dès 1839 les britanniques

125 Paul Nizan, *Aden Arabie*, page 71.
126 Aurélia Hetzel, *Géographie et imaginaire dans quelques récits de voyage au Yémen*, p 78.
127 Paul Nizan, *Ibid*, p69.
128 André Malraux, La Reine de Saba une « aventure géographique », p 104.
129 David Ravet, *Nizan et le voyage aux colonies une confrontation entre Aden Arabie et des affiches coloniales*, Revue de littérature comparée, vol 333, n°1, 2010, p 67.
130 Laurent bonnefoy, *Le Yémen : De l'Arabie heureuse à la guerre*, Paris, Fayard, 2017, p 329.
131 Cf : Annexe 4 : Carte des frontières du Yémen et de ses principales villes. p 143.

prenaient possession de la ville d'Aden administrée depuis leur colonie en Inde. De même, à partir du 15 avril 1872, les Ottomans occupent la ville de Sanaa ainsi que les côtes occidentales du Yémen[132] jusqu'en 1918, où ils sont contraints de quitter le territoire des suites de l'opposition de l'Imam Yahya, qui depuis 1904 souhaite étendre son autorité sur le Yémen. Ce dernier obtient ainsi le pouvoir sur ce territoire « du nord » qu'il transforme en 1926 en Royaume mutawakkilite du Yémen tandis que dans le même temps, les britanniques continuent à administrer le Yémen du Sud. Cette chronologie succincte, nous permet de comprendre le contexte particulier dans lequel les voyageurs français se rendent au Yémen pour notre période. Un pays cosmopolite, à la fois colonisé pour sa partie Sud, et confronté aux instabilités pour sa partie Nord. Ce schéma particulier, est ainsi tout à fait identifiable et perceptible chez nos auteurs ayant retranscrit leurs visions sur le pays durant ce début de XX^{ème} siècle.

En effet, au sein de l'ouvrage de Paul Nizan notamment, c'est une critique puissante du colonialisme de cette Arabie du Sud qui transparaît au fur et à mesure de la lecture. Il nous offre ainsi une certaine représentation de la situation à Aden durant ces années 1926-1927. Paul Nizan, décrit dans les premières lignes de son arrivée : « *Aden bourdonne comme un grand animal rugueux couvert de mouches et de taons, roulé dans la poussière.* [133]» pour exprimer l'importante population de la ville colonisé, et poursuit sur une description amère de la situation générale :

« *Beaucoup de travailleurs indigènes n'ont pas de domicile et couchent en plein air ou dans ces cafés. Les Somalis y font en criant des parties de dominos. Tous les nègres ressemblent aux gens de Marseille, de Toulon. Les enfants de l'école musulmane crient leur versets dans leurs classes ouvertes comme des boutiques. Des mendiants circulent. […] Sur cette vie s'épanouit l'odeur rance, beurrée, poivrée, parfumée d'encens, de bois aromatiques, cette odeur magnifique, inoubliable de l'Orient. Les Blancs et les banyans cachés dans leur tanières hygiéniques travaillent sous les ailes des ventilateurs dans leurs bureaux où des indigènes silencieux marchent pieds nus entre les tables, les machines à écrire inscrivent sans relâche un petit nombre de signes noirs. L'existence des gens de nos pays consiste à les combiner, les défaire, les recombiner. C'est un jeu de fou.* [134] ».

Dans cet extrait, nous retrouvons l'expression véhémente de l'absurdité d'un contexte colonial présent au sein de la ville. Cette opposition entre classes fait partie intégrante des valeurs

132 Laurent bonnefoy, *Le Yémen de l'Arabie heureuse à la guerre*, p 329
133 Paul Nizan,*Aden Arabie*, p 93
134 Paul Nizan, *Ibid*, p 94

combattues par l'écrivain tout au long de cet ouvrage, imprégné de l'idéologie communiste, l'auteur ayant d'ailleurs adhéré au parti communiste français dès 1927 après son voyage au Yémen. Néanmoins, cette tendance personnelle mise à part, le constat offre un aperçu de premier plan sur le contexte sociétal présent à Aden. Il évoque en effet la transformation connue par la ville : « *En Arabie l'odeur des cuirs, l'odeur chaque mois plus insolente du pétrole remplacent l'odeur du café de Sanaa et d'Harrar. Ce changement de prétexte ne change pas les conséquences humaines*[135] ». Ici, il dénonce en particulier « *l'esclavage profitable*[136] » entraîné par le développement progressif du port économique et interroge alors : « *Ces desseins, vous les nommez ici guerre, commerce et transit : croyez-vous que ces mots excuseront tout jusqu'à la fin des temps ?*[137] ». Ainsi, bien que la description d'Aden soit indubitablement subjective de par la volonté sous-jacente de l'écrivain d'exprimer son point de vue personnel sur le colonialisme, le récit permet tout de même d'entrevoir l'atmosphère régnant dans la ville. Les britanniques, en ayant ainsi pris possession du port, l'ont profondément transformé selon leurs ambitions, sans prendre réellement en compte les diverses populations présentes. Le port, semble s'être transformé en un simple lieu de passage avantageux pour le commerce : « *Dans le grand port ouvert entre Steamer Point et Ma'ala, il y a un grand mouvement de navires : les paquebots de la P. and O, des Messageries Maritimes, s'ouvrent une voie dans un taillis de cargos dépeints, de pétroliers, de vedettes, de boutres. […] Sur ces paquebots montent pendant les heures d'escales les femmes et les hommes de la colonie : les femmes vont chez le coiffeur, les hommes vers les bars*[138] ». Les aspects lucratifs d'une telle position ont donc été privilégiés au détriment de l'intégration humaine pour former ce que Nizan qualifie de « *Mixture de l'Orient et de l'empire britannique*[139]». Ce dernier n'était d'ailleurs pas le seul voyageur français à critiquer ces faits. Henry de Monfreid, le souligne également en ce qui concerne Djibouti. Il exprime son opinion sur les conséquences du colonialisme sur le paysage du lieu est évoque « *Toutes les laideurs que la civilisation d'Occident est condamnée à porter partout avec elle*[140] » en comparant le lieu actuel avec ce qu'il était une quarantaine d'année auparavant. Dans l'un de ses chapitres, Paul Nizan critique d'ailleurs particulièrement un homme qu'il désigne comme « Mr C...[141] », un maître de firme dont « *la volonté a l'air de peser sur l'avenir des tanneries et du commerce international des gants de peau*[142] ». Une fois encore, il juge la manière dont la société

135 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p 95.
136 Paul Nizan, *Ibid*, p 96
137 Paul Nizan, *Ibid*, p 96
138 Paul Nizan, Ibid, p 95
139 Paul Nizan, Ibid, p 97
140 Henry de Monfreid, *Les secrets de la mer Rouge*, p 8
141 Paul Nizan, *Ibid*, p 103.
142 Paul Nizan, *Ibid*, p 101.

valorise ce type de personne pure produit de la société coloniale qui se trouve être quasiment intouchable : « *Qui l'aurait dénoncé ? Qui lui aurait demandé des comptes au non des hommes vidés à son service, devenus des mannequins empressés à plaire et tremblants* ?[143] ». Bien qu'il ne soit pas certain que l'homme décrit soit Antonin Besse, son propre employeur, les précisions dans les descriptions peuvent témoigner qu'il s'agissait d'une personne avec laquelle Paul Nizan était en contact direct et dont il a pu percevoir les traits. A. Besse commercialisait notamment les peaux et cuirs, comme nous le verrons au sein de notre troisième chapitre. Paul Nizan ajoute d'ailleurs que celui-ci lui aurait offert la possibilité de travailler à Aden : « *Il me proposait de fixer ma fuite loin d'Europe à Aden, m'offrant pour l'âge mûr une puissance qui n'eut différé de la sienne qu'en degré.*[144] », ce qui, nous le verrons, correspond tout à fait à ses relations avec le commerçant français.

Ainsi, comme le souligne David Ravet, le voyage permet à Nizan d'être en contact direct avec l'*homo economicus*[145] et d'en vivre l'expérience concrète. C'est un territoire désenchanté et perverti par la colonisation que souhaite nous montrer l'auteur voulant une fois de plus se détacher de l'imaginaire commun. La fin de son voyage se trouve ainsi être caractérisée par un profond ressentiment : « *Avais-je besoin d'aller déterrer des vérités si ordinaires dans les déserts tropicaux et chercher à Aden les secret de Paris ? »*[146] . Sentence impitoyable qui manifeste ses rancœurs face à ce modèle colonial renforcé par l'impression personnelle de l'inutilité de son voyage : « *Tout compté, tout pesé, je vis parmi les Européens*[147] ».

3. Quels rapports à l'altérité ?

Le voyage au Yémen pour nos auteurs, se caractérise par diverses approches : entre implantation, maintien d'un regard extérieur, ou bien fascination inébranlable. Ces différents points de vue nous permettent finalement d'observer un ensemble de représentations françaises sur le Yémen et un témoignage direct du contexte sociétal et des mentalités présentes pour la période en question. Entre la fin du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} siècle, Victor Segalen, médecin, archéologue et ethnographe, théorise la notion d'exotisme en prodiguant notamment un manuel intitulé « *Conseil au bon voyageur* » dans lequel il avise les personnes souhaitant voyager, de

143 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p104.
144 Paul Nizan, *Ibid*, p 106.
145 David Ravet, *Nizan et le voyage aux colonie*s : *Une confrontation entre Aden Arabie et des affiches coloniales*, Revue de littérature comparée, n°333, 2010, p 59.
146 Paul Nizan, *Ibid*, p 133
147 Paul Nizan, *Ibid*,, p 108

certaines clefs pour réussir l'expérience. Il évoque notamment le fait d'éviter toute assimilation avec l'autre, afin de conserver son regard extérieur nécessaire à la constitution d'un avis objectif. Il considère par ailleurs comme ennemis de l'exotisme, les colons, les commerçants notamment, ceux-ci étant présent à l'étranger par intérêt ce qui lui empêche d'avoir un regard sain sur l'autre.[148] Nous le comprenons, l'intérêt d'étudier ainsi ces récits nous offre un premier champ au sein de notre étude visant à comprendre et caractériser la communauté française sur le territoire yéménite afin d'en observer les enjeux et les desseins. Toutefois nos auteurs, ont tout de même été implantés dans la vie commerciale d'Aden, ce qui suppose donc une fois encore des visions particulières. Ainsi, qu'en est-il de nos écrivains voyageurs ? Leur rapport à l'altérité, c'est à dire en l'occurrence ici, leurs rapports personnels vis à vis du territoire yéménite se manifestent dans des regards à la fois semblables et distincts. Henry de Monfreid s'est parfaitement intégré au territoire via sa pratique commerciale d'une part, mais aussi spirituellement, puisqu'il s'est converti à l'islam et a pris le nom « d'Abd el-haï [149]». De même, grâce à ses connaissances du territoire, il devient pendant la première guerre mondiale, agent de renseignement pour les autorités coloniales françaises[150] qu'il ne manque par ailleurs pas de critiquer largement dans son récit. Il évoque notamment ses relations avec différents gouverneurs de Djibouti et met en lumière l'hypocrisie concernant le trafic d'armes entre le Yémen et cette colonie djiboutienne : « *Comme si le ministère des colonies avait ignoré la nature du commerce qui depuis dix ans, faisait la fortune de la côte française de Somalis*[151]». Cet auteur, à travers son récit, nous permet d'entrevoir une vision très intéressante de la conjoncture particulière du Yémen au début du XX^{ème} siècle. En effet, offrant à la fois des descriptions de l'Arabie, mais aussi des informations sur les rapports particuliers entre les gouvernements français et britanniques c'est un témoignage direct de sa situation contemporaine. L'assimilation à laquelle il prend part, nous permet d'envisager précisément un point de vue français sur le contexte de l'implantation française au Yémen dans le cadre des relations commerciales, mais aussi vis à vis du gouvernement colonial. Pour Paul Nizan, nous l'avons compris, l'enjeu est tout à fait différent. Cependant, l'image qu'il souhaite transmettre au sein d'*Aden Arabie* d'un refus d'assimilation et d'un rejet de la société coloniale, se trouve être tout à fait paradoxale à la réalité. En effet, dans la correspondance qu'il entretient avec sa femme, c'est une tout autre ambition qui transparaît. Il y évoque notamment sa relation avec le commerçant Antonin Besse et en particulier le fait que celui-ci lui aurait proposé un poste au sein de sa société : «*Il estime qu'en dix-huit mois ma formation serait suffisante pour un poste de premier plan, 'in command.' Vous imaginez-vous qu'à trente-cinq ans cela pourrait vouloir*

148 Tvetan Todorov, *Nous et les autres*, p 440.
149 Henry de Monfreid, *Les secrets de la mer Rouge*, p 20.
150 Jean-Pierre Bat, *L'espion de la mer Rouge*, Libération, 10 août 2016.
151 Henri de Monfreid, *Ibid*, p 232.

dire association commerciale ?[152] » écrit-il dès 1927. Au sein de cette correspondance, c'est un tout autre Paul Nizan que l'on observe, un homme qui semble s'épanouir à Aden, créer de bonnes relations, s'intéresser au commerce… Il est alors assez frappant d'établir le parallèle entre ces événements et la noirceur désabusée de son récit de voyage publié. Néanmoins, il est tout de même nécessaire de reconnaître que c'est bien cette expérience à Aden qui le transforme profondément et contribue à forger ses idées. L'exotisme auquel il a prit part, le pousse finalement à revenir en France avec cette vision négative certes, mais sans ce voyage son regard sur la colonisation n'aurait sans doute pas été le même. Avec son récit, nous avons donc une importante description sociale d'Aden durant cette période, qui nous apprend, malgré la subjectivité indéniable du récit, un peu plus sur la vision française au regard du territoire colonisé de l'Arabie du Sud et permet de dresser une contextualisation relative du port d'Aden durant cette période. Ces exemples, prouvent par la même occasion qu'au delà de l'aspect littéraire de leurs entreprises, Henry de Monfreid et Paul Nizan, se trouvaient être parfaitement intégrés à la communauté française et que leurs écrits ont par conséquent une valeur indéniable de témoignage *in situ* à l'opposé d'André Malraux notamment qui ne fait littéralement que « survoler » le pays et conserve ainsi des opinions superficielles dans la lignée d'un orientalisme traditionnel. Le Yémen semble donc propice à la création littéraire française, mais reste dans une certaine mesure guidé par l'imaginaire et un entre-soi. Bien qu'Henry de Monfreid soit parfaitement implanté dans ce milieu et que ses aventures évoquent certaines de ses relations avec les populations présentes, notamment quand il aborde la pratique de la pêche perlière et les aventures qui en découlent, le point de vue reste avant tout très ethnocentrique. Les auteurs français de ce début de XX^{ème} siècle semblent en effet davantage s'intéresser à leur propre groupe social, qu'ils décrivent largement au détriment d'un investissement réel dans le pays. Par exemple, dans l'œuvre de Joseph Kessel, « *Fortune Carrée* », bien que l'écrivain choisissent un personnage kirghiz en poste à Sanaa, Igrisheff, qui est alors parfaitement implanté dans la société yéménite, celui-ci se trouve dans l'obligation de fuir et rencontre alors deux français trafiquants d'armes avec lesquels il continue son aventure, Philippe Lozère et Daniel Mordhom. (Ce dernier serait d'ailleurs une caricature d'Henry de Monfreid, avec qui Joseph Kessel a fait connaissance et a entretenu de bonnes relations.) Ainsi, le personnage de Philippe Lozère, en apprenant qu'Igrisheff vient de Sanaa, s'exclame : « *Tous ces pays, toutes leurs histoires me soûlent. C'est tout le temps comme une légende. Je ne connais rien d'eux*[153] ». Cet exemple, bien que tout à fait romancé, peut cependant témoigner de l'entre-soi caractéristique que nous évoquions. Les points de vue des

152 Masaood Amshoosh, *Deux images d'Aden dans l'œuvre et la correspondance de Nizan*, Faculté de lettres d'Aden, Janvier 2018, Lettre de Paul Nizan à Henriette Alphen, novembre 1926

153 Joseph Kessel, *Fortune carrée*, p 120.

auteurs français s'avèrent en effet être principalement orientés vers la présence européenne en ces lieux, bien plus que vers le contact avec les populations yéménites par exemple. Dans les cas où celles-ci sont évoquées, les descriptions restent finalement assez superficielles et bien souvent liés à un certain passéisme. C'est donc tout le paradoxe de ces écrivains-voyageurs français. Leur implantation à différentes échelles, reste souvent limitée et toujours en lien avec leur appartenance à la société européenne. L'on retrouvera d'ailleurs largement cette idée bien plus tard chez Romain Gary en 1971, qui ne parvient à dépasser cette superficialité qu'à la fin de son voyage, lorsque ses papiers français se trouvent être confisqués et, que dans l'attente de les récupérer, il « *devient ce vagabond yéménite*[154]» enfin détaché de « *cette colonie pénitentiaire qui condamne à n'être que soi-même* [155]». Évidemment, ces faits demeurent liés aux partis-pris personnels des auteurs et au contexte historique et colonial dans lequel ils s'insèrent en témoignant directement de ce qu'ils observent, par leur choix de vie ou bien leur relations sur place. Ce qui reste toutefois dommageable.

« *N'importe quel livre, surtout lorsqu'il traite d'histoire, peut être utile*[156] » souligne Philippe Videlier. Nos écrits de voyageurs ont en effet su nous fournir une première impression des représentations françaises du Yémen, et poser les principaux enjeux de ces considérations à l'égard du territoire. Ce chapitre, s'inscrivant dans l'histoire des représentations, nous a ainsi permis de comprendre les mentalités de ces écrivains vis à vis du territoire yéménite en se fondant sur ces ressources incarnant un témoignage direct. La superficialité que nous évoquions finalement et qui apparaît au sein de ces récits de voyage, ne fait qu'illustrer la tendance générale des rapports franco-yéménites. L'implantation française est en effet avant tout inhérente aux intérêts mercantiles de chacun de ces protagonistes. Pour nos auteurs en particulier, qu'il s'agisse d' Arthur Rimbaud, d'Henry de Monfreid, ou de Paul Nizan, ceux-ci ont tous eu pour ambition de s'établir commercialement dans cette région stratégique. Mais à la différence des commerçants à proprement parlé, ils ont laissé de véritables témoignages à travers leurs écrits respectifs qui constituent ainsi un aperçu direct de la situation présente en mer Rouge durant ce début du XX^{ème} siècle. Ces ressources représentent donc finalement un pan particulièrement intéressant dans la compréhension générale des rapports français avec le Yémen, puisqu'ils s'inscrivent dans l'ensemble cohérent que symbolise l'attrait marchand de la région. Comme nous allons l'étudier à présent, le commerce au Yémen est en effet le motif principal des velléités françaises à l'égard du pays, et la superficialité caractéristique de la vision de nos voyageurs sur le Yémen, n'est pas si différente chez les commerçants. Ils y voient, de la même façon, une terre stratégique à fort potentiel, un pays « utile ».

154 Romain Gary, Les trésors de la mer Rouge p 110.
155 Romain Gary, *Ibid*, p 110.
156 Philippe Videlier, *Quatre saisons à l'hôtel de l'univers*, Paris, Gallimard, 2017, p 14.

Chapitre 3 : Le Yémen comme espace d'intérêt économique de premier plan.

I) Un espace stratégique.

1. Le développement commercial de la ville d'Aden.

Nos écrivains-voyageurs ont su parfaitement rendre compte de la situation présente au Yémen en ce début de XX^{ème} siècle. Paul Nizan nous offre en effet un aperçu important de ce Yémen colonisé, de ce territoire utilisé par les négociants pour leur profit. L'Arabie heureuse, bien au-delà de l'imaginaire, demeure dans le concret un territoire économiquement stratégique. De plus, la superficialité des rapports de ces écrivains avec la région, n'est en effet finalement pas éloignée des dynamiques économiques des commerçants français présents sur le territoire. Ceux-ci, loin de s'intéresser concrètement à cet espace, y voient principalement une interface profitable et s'y investissent donc en conséquence. Le développement d'Aden a été considérable tout au long du XIX^{ème} siècle et en particulier lors de la seconde moitié de ce siècle où les britanniques renforcent encore davantage leur contrôle dans la région. Nous l'avons vu, ces derniers ont pris possession de la ville en 1839. Le lieu s'avérait avant tout représenter une place stratégique commerciale de premier plan. Ce port naturel implanté au sein d'un volcan, dont Paul Nizan nous fournissait d'ailleurs une description, donne ainsi par la suite le nom au quartier de la ville « *Crater* ». Cette place représente en effet un atout essentiel pour la puissance britannique, notamment en terme de liaison entre leur colonie des Indes et de l'Europe, renforcé notamment par le percement du canal de suez en 1869[157]. Aden est dès lors un lieu primordial où s'installent de plus en plus de sociétés de commerces étrangères ce qui va de pair avec une augmentation non négligeable de la démographie. De 16 587 habitants en 1839, la ville atteint 40 000 habitants en 1900[158]. En 1926, le territoire est décrit comme ayant une superficie de 75 milles mètres carrés[159]. En 1937, les britanniques font d'Aden une colonie de la couronne qui dépend désormais de Londres et non plus de Bombay, et transforment ainsi le lieu en protectorat. La population totale s'élève alors à environ 230 000 habitants[160]. Cette évolution démographique témoigne du développement impressionnant que

157 Alain Rouaud , A*den et la correspondance des Consuls 1850-1900*, dans Eric Rieth et Christiane Gandossi-Villain, *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherche*, Paris, Ed. Du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2001, p 439.

158 Alain Rouaud, *Ibid*, p438.

159 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1926, « Secrétariat », nom de l'agent illisible.

160 Nadia Tomiche, *Aden*, Revue française de Science Politique, n°2, 1968, p 357.

connaît la ville et de son renforcement dans l'espace économique en ce début de XX^{ème} siècle. De plus, depuis 1850, la ville est devenue un port franc, d'après un décret du parlement britannique, ce qui représente la fin des droits de douanes et se caractérise donc par un avantage majeur pour les sociétés souhaitant s'implanter au sein du territoire. L'intérieur du pays représente quand à lui finalement peu d'intérêt et reste énormément délaissé par les puissances européennes, qui, de la même manière que nos écrivains-voyageurs s'attachent en particulier aux ports du territoire. La ville d'Hodeïda, notamment a peu à peu supplanté la ville de Mokha, qui se trouve au début du XX^{ème} siècle totalement négligée des transactions maritimes, alors qu'elle représentait initialement le lieu principal des échanges à partir du XVIII^{ème} siècle, comme nous avons pu le voir au sein de notre deuxième chapitre. Hodeïda, de par sa position maritime sur la côte occidentale est de la même façon qu' Aden un lieu privilégié pour les échanges commerciaux maritimes et est donc par la même occasion un espace relativement important du Yémen. C'est donc avant tout pour ces deux villes que les puissances européennes montrent rapidement des velléités dont l'intérêt majeur, nous l'avons compris, est un enjeu économique. Évidemment, le potentiel du lieu a depuis bien longtemps été décelé et il semble réducteur de le limiter à l'implantation des britanniques au XIX^{ème} siècle. Comme en témoigne Eric Vallet, l'espace d'Aden a depuis longtemps connu une forte population de marchands[161] et été ce lieu d'échange caractéristique, au moins depuis la période rasūlide, qui a vu une ouverture du territoire yéménite au commerce. Aden y jouait déjà ce rôle d'interface entre notamment l'océan Indien et la mer Rouge, dans le but premier d'exporter des productions yéménites en provenance des terres intérieures, et ceci en corrélation avec l'impulsion donnée par l'état rasūlide [162]. Nous le comprenons, la ville d'Aden connaît depuis longtemps une attractivité stratégique dans le cadre du domaine commercial, et se symbolise donc durant son histoire par des velléités importantes de conquêtes. Ainsi, les britanniques, qui parvinrent à y établir un puissant monopole avaient largement perçu les possibilités qu'une telle position représentait au sein de leur empire.

2.Les aménagements du XX^{ème} siècle.

Une véritable transformation des lieux est ainsi enclenchée par les britanniques afin de répondre aux besoins commerciaux. La ville représente en effet dès le XIX^{ème} siècle un lieu essentiel dans le ravitaillement des steamers en eau ou en charbon notamment, une escale donc importante au

161 Eric Vallet, *L'Arabie Marchande : État et commerce sous les sultans rasūlides du Yémen (626-858/1229-1454),* Paris, Éditions de la Sorbonne, 2010,p 132-133.
162 Eric Vallet, *Ibid*, p 687-688.

sein de l'Empire britannique, mais aussi par conséquent pour les autres navires de commerce. Dès 1882, la France s'intéresse notamment à ces passages fréquents, puisque le Ministère de la Marine et des Colonies désire obtenir des renseignements « *Au sujet du renouvellement du marché de Charbon à Aden*[163] ». C'est avant tout pour ces raisons que les britanniques renforcent les infrastructures du port. Ils entreprennent des travaux de terrassement notamment, aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècle[164], mais aussi la construction d'entrepôts, un assainissement de la ville, et la mise en place de bâtiments coloniaux. C'est de cette manière que naît le quartier dit du «Crater », où sont installés les principales infrastructures. Dans le même temps, est développé l'espace maritime nommé « S*teamer point* », qui devient le lieu de mouillage des navires faisant escale à Aden et dont Paul Nizan nous a de même fourni une description. Les britanniques rendent ainsi le lieu tout à fait praticable et utile pour les sociétés qui s'y installent. Un bureaux de poste est par exemple mis en place dès 1858 à Steamer point[165]. De plus en plus de navires font ainsi escale dans le port. Entre 1857 et 1858, nous comptons par exemple le passage d'environ 318 navires.[166] Aden dépend de l'*East Indian Company*, composée de marchands anglais. Celle-ci est remplacée en 1858 par l'*Indian Office*, dont le secrétaire d'état détient les pouvoirs décisionnels et nomme ainsi le gouverneur britannique d'Aden[167]. Au début du XX^{ème} siècle, les britanniques continuent leurs améliorations des lieux. Par exemple, nous observons qu'après la première guerre mondiale en 1918, de nouveaux aménagements sont mis en place grâce à l'argent issu des fonds de guerre. Le représentant des M-M[168] d'Aden, Paul Nalin, en témoigne notamment : « *Nos autorités locales ont eu l'heureuse idée de profiter des fonds de guerre pour améliorer Aden. On a entièrement refait les routes, réparé à fond toutes les casernes, construits de nombreux bâtiments annexe aux hôpitaux militaire de Steamer Point, éclairé à l'électricité tous les forts, et le sémaphore de Steamer Point* [169]». Ces différentes aménagements effectués contribuent à faire d'Aden une ville attirante et fonctionnelle pour les navires en transit, d'autant plus dans le cadre d'une concurrence élevée entre les villes du Golfe d'Aden et de la mer Rouge. Loin d'être une ville marchande à part entière, la ville d'Aden se manifeste principalement comme un pôle d'échange et de transit vers d'autres destinations. Dès 1883, nous retrouvons cette idée que le commerce à Aden est assez spécifique et

163 Archives du CADN, Aden, 2MI3206, Lettre du Ministère de la Marine et des Colonies au Vice-consul de France à Aden, 10 octobre 1884.
164 Eric Vallet, *L'Arabie marchande*, p 132.
165 Site de l'académie de Reims, Canopé, *Aden. CNDP.*
166 Roger Joint Daguenet, *Aux origines de l'implantation française en mer Rouge : vie et mort d'Henri Lambert, consul de France à Aden,(1859)*, Paris, Éditions l'Harmattan, 1992, p 16.
167 Roger Joint Daguenet, *Ibid*, p 16.
168 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1918, « Secrétariat » Agent Paul Nalin.
169 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1918, « Secrétariat » Agent Paul Nalin.

dépendant des importations comme en témoigne l'agent des M-M, qui exprime : « *Vu le genre de commerce d'Aden, qui n'est à proprement parlé qu'un entrepôt*[170] ». Dans la même idée, l'agent décrit en 1926 : « *Aden, place forte avant tout, ne doit sa prospérité commerciale qu'à sa merveilleuse organisation de charbonnage et de mazoutage. Les produits importés sont aussitôt réexportés[…] Il en est de même des produits de l'intérieur qui s'exportent à leur tour vers l'Europe ou l'Amérique après avoir touché Aden*[171] ». Il apparaît en effet au sein de ces rapports que pour ce début de XX^{ème} siècle, Aden se caractérisait comme une ville de ravitaillement pour les navires. Le fait est que le port s'avère être principalement un port de passage des steamers souhaitant par la suite se rendre aux Indes, en Chine, en Australie ou bien vers l'Europe ou l'Amérique qui représentent les lignes principales. Ainsi, leur passage se symbolisait par le chargement ou le déchargement des marchandises, ainsi que le transit de passagers. Le commerce présent à Aden repose donc avant tout sur un jeu d'importation et d'exportation du pays vers d'autres pays. La ville, ne détient aucune industrie réellement implantée hormis des sociétés de cigarettes, de dattes et d'eau-de-vie, ainsi que des salines[172] et est donc dépendante de ces navires pour sa prospérité. Les travaux entrepris par les britanniques au début du XX^{ème} siècle que nous avons évoqués, représentent notamment cette volonté de constituer un port facilement navigable et d'utilité afin d'attirer plus largement les navires à passer par le port et donc d'augmenter le taux d'exportation des marchandises. En effet, dès 1902, l'agent J. Millet note dans son rapport : « *L'Angleterre, qui trop longtemps n'avait considéré cette colonie [Aden] que comme une place forte, s'est enfin décidée à prendre des mesures pour développer son commerce* [173]». La même année, c'est un total de 1278 vapeurs qui se sont arrêtés dans le port pour 1188 en 1901, un chiffre qui reste assez stable puisque dans les années 1914-1915, ce sont 1204 navires qui y font escale[174]. Nous le comprenons, le commerce de la ville repose particulièrement sur sa capacité à accueillir les steamers étrangers en grand nombre, et elle doit pour cela se montrer attrayante vis à vis des autres ports de commerce de la mer Rouge.

170 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1883 « Secrétariat », Agent Delagenière.

171 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1926 «Secrétariat », nom de l'agent illisible.

172 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Annexe au rapport annuel de service de l'agent d'Aden, 1915-1916. Agent Paul Nalin.

173 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1902 « Secrétariat », Agent J. Millet.

174 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1902 « Secrétariat », Agent J. Millet.

II) Les sociétés marchandes françaises et leurs productions.

1. L'essor des grandes maisons françaises.

La situation géographique du port combinée au développement de l'espace par les britanniques a par conséquent fortement incité les entrepreneurs français à s'établir au sein de la ville d'Aden et ceci dès le XIX^{ème} siècle. Au fur et à mesure, ce sont ainsi plusieurs compagnies françaises qui, ayant compris les possibilités d'une telle position s'implantent au Yémen. Mais en ce qui concerne le territoire, la France a du se contenter de s'implanter au sein de la colonie britannique d'Aden, ainsi que dans la ville d'Hodeïda, cette dernière s'avérant être de la même façon un port stratégique. Peu d'autres territoires ont finalement été envisagés. Parmi ces sociétés françaises présentes au Yémen pour la période qui nous concerne, il est à noter que beaucoup d'entre elles se trouvaient déjà y être implantées depuis le XIX^{ème} siècle. Des sociétés de négociants ont en effet marqué leur passage au Yémen par une influence pérenne entre ces deux siècles. Nous en retrouvons plusieurs évoquées au sein des archives du CADN, mais malheureusement très peu dans les archives de la Compagnie des M-M. De plus, elles sont citées de manière très occasionnelle, ce qui empêche d'avoir de réelles informations sur ces entreprises. Nous pouvons toutefois évoquer entre autres la société Bardey, la maison de César Tian, ou bien l'entreprise d'un certain F. Bassenne[175], la Société française des Steamers de l'Ouest, la Société Godin, ou bien encore la Société Fabre et Cie[176], qui se sont donc implantées dès la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Néanmoins pour notre période, seuls deux noms de sociétés s'avèrent être récurrents au sein des différents rapports consultés[177], la Maison Riès et ses fils et la maison d'Antonin Besse. Ce sont donc les deux principales entreprises sur lesquelles nous disposons du plus d'informations et donc les sociétés sur lesquelles nous allons principalement centrer notre propos. La Compagnie des M-M, ne produit pas de commerce en soi, mais l'exporte et s'avère ainsi être une importante révélatrice des tendances économiques de la période. Elle fournit par la même occasion de précieuses descriptions du contexte politique concernant notre période.

Cette dernière, est crée en 1851 par une convention entre l'état français et les messageries nationales. Son rôle est d'assurer tout d'abord le service postale maritime. Édouard Besson est nommé à sa tête la même année jusqu'en 1859[178]. Elle devient par la suite la Compagnie des

175 Archives du CADN, Aden, 2MI3210, Plainte de Mr A. Zamanian au sujet de Mr F. Bassenne adressée à l'Agent Consulaire de France à Aden, au Harrar, 22 mars 1933.
176 Alain Rouaud, A*den et la correspondance des Consuls*, p 446.
177 Qu'il s'agisse des archives du CADN comme des archives de la Compagnie des M-M.
178 Paul Bois, *Le grand siècle des messageries maritimes*, Marseille, CCI Marseille-Provence, 1992, p 105.

Messageries Maritimes en 1871. Cette compagnie, assure ainsi à la fois les lignes postales, mais aussi des lignes commerciales, spécialisées notamment dans le transport de passager mais aussi de marchandises. Ainsi, il ne s'agit pas d'une société produisant des biens, mais les transportant. Dans ce contexte, la compagnie s'est implantée à Aden de la même manière que la compagnie *British-India Steam navigation company* crée en 1856, ou bien la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (P&O) qui apparaissent au début du XX^{ème} comme ses deux grands concurrents. Nous n'avons malheureusement pas de traces d'archives antérieures à l'année 1882 en ce qui concerne notamment les rapports annuels fournis par les représentants des M-M présents à Aden. Nous savons cependant que la compagnie s'est implantée dès 1859 et que la même année, à la suite de la démission d'Henri Lambert, l'agent consulaire de France à Aden, le représentant des M-M lui succède. Cette compagnie est donc particulièrement importante tout au long de l'histoire de l'implantation économique française au Yémen étant donné la pérennité de son influence.

Cette compagnie, qui ne transporte évidemment pas que des biens produits par les sociétés françaises à Aden, se trouve cependant être en relation avec deux de ses plus grands commerçants présents au sein de la ville. Pour l'année 1926 notamment, la Maison Riès arrive en deuxième position des chargeurs utilisant les services de la Compagnie de Messageries Maritimes et est d'ailleurs désignée par le représentant comme : « *un de nos plus anciens clients et des plus fidèles*[179] ». Cette société est fondamentale dans le cadre de l'implantation commerciale française au Yémen de par sa pérennité dans un premier temps, par son influence dans un second. Son fondateur, Maurice Riès est né en 1858 à Marseille. Il arrive en 1876 à Aden afin de travailler pour un commerçant du nom de César Tian, qui a déjà fondé sa société prospère à Aden[180]. Maurice Riès devient en 1891 associé de l'entreprise, puis en 1909, il obtient la direction totale de la société à la retraite de C. Tian. C'est ainsi que naît la *Maison Riès et fils*, puisque M. Riès y intègre ses deux fils, Paul et Adolphe. Paul, garde la gérance de la société lorsque son père rentre en France dans les années 1920. La société perdure alors jusqu'à 1969 à Aden, mais est contrainte de fermer ses portes, du fait du déclenchement de la révolution en Arabie du Sud[181]. Cette entreprise de négociants marseillais s'avère jouer un rôle tout à fait fondamental puisque comme nous le verrons par la suite, ses représentants seront aussi à plusieurs reprises à la tête de l'agence consulaire de France à Aden. De plus, c'est l'une des sociétés françaises les plus florissantes du début du XX^{ème} siècle. Spécialisée principalement dans l'import-export de café, la maison de César Tian, puis de son successeur

179 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1926, « Trafic » , Nom de l'agent illisible.
180 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils*, p 3.
181 Lukian Prijac, *Ibid*, p15.

Maurice Riès, touche aussi à d'autres marchandises telles que les peaux, gommes, ou les plumes d'autruches, une société aux activités multiples donc[182].

Parmi ces grandes maisons de négociants, il est évidemment nécessaire de citer la société crée par Antonin Besse qui est par ailleurs lui aussi cité à plusieurs reprises dans les rapports de la Compagnie des M-M comme étant le chargeur principal de leurs navires. Nous l'avions déjà évoqué puisqu'il s'agit de l'employeur de Paul Nizan, pour lequel ce dernier fournit une potentielle description dans son récit[183]. A. Besse arrive à Aden en 1899 et est employé au sein de la maison d'Alfred Bardey dont nous avons déjà aussi eu l'occurrence puisqu'il s'agissait de l'employeur d'Arthur Rimbaud. Alfred Bardey, était spécialisé dans l'achat du café qu'il exportait par la suite. Mais, très rapidement en désaccord avec ce dernier, A.Besse démissionne et envisage de fonder sa propre société à Hodeïda estimant qu'il a désormais acquis suffisamment de connaissance dans ce domaine[184]. Il ouvre ensuite ses bureaux à Aden à partir de 1914. Son entreprise de café initiale, s'accroît rapidement, et il commence ainsi à toucher à d'autres domaines comme notamment la vente de peaux, mais aussi d'autres produits locaux.[185] C'est véritablement à partir de 1914 que son entreprise prolifère énormément. Étant déjà bien implanté, il profite en effet de l'entrée dans la première guerre mondiale, pour s'affirmer. En 1919 il ouvre ainsi un second bureau à Marseille[186]. Sa société, ne cesse de prospérer durant le début du XX^{ème} siècle, où il investit dans divers autres domaines comme les assurances ou l'équipement en moteur des boutres par exemple à partir de 1936. Il est rapidement devenu l'un des commerçants français les plus influents du Yémen et de la Mer Rouge[187].

Ainsi, bien que ces commerçants français ne soient évidemment pas les seuls présents au Yémen, il s'agit toutefois des négociants prédominants pour lesquels nous disposons du plus d'informations. Nous les retrouvons en effet fréquemment évoqués comparativement à d'autres sociétés. De plus, pour notre période du début du XX^{ème} siècle, ce sont les principaux commerçants d'Aden, la plupart des autres négociants français ayant été davantage actifs au XIX^{ème} siècle, d'où la volonté ici d'avoir principalement détaillé leurs activités. Enfin, leur exemple permet d'obtenir de bonnes considérations générales sur certaines tendances présentes chez les négociants français au Yémen,

182 Lukian Prijac, *Ibid*, p 2.
183 Cf : Chapitre 2, III)2) Critique du Colonialisme.
184 David Footman, *Antonin Besse of Aden : The founder of St. Antony's College*, Basingstoke, Macmillan press in association with St. Anthony's College, 1986. Antonin Besse of Aden, p18.
185 David Footman, *Ibid*, p23
186 David Footman, *Ibid*, p32.
187 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils*, p20.

notamment en ce qui concerne leur productions particulières.

2. Quel commerce ?

« *Je sors d'une séance pénible dans le bureau de mon patron, où flanqué de son fondé de pouvoir, il vient m'accabler de reproches pour mon manque de goût au métier de commerçant en cuirs et cafés*[188] ». détaille Henry de Monfreid dans son récit. Les deux produits qu'il évoque, à savoir le cuir et le café se trouvent justement être les principaux produits présents au sein du commerce au Yémen. Cela rejoint d'ailleurs ce que décrit l'agent des M-M dans un rapport : « *Cafés et peaux constituent les principaux produits d'exportation: viennent ensuite les encens, gomme, tabac indigène, cire.*[189] » Nous allons à présent l'observer en détail, ces biens sont au cœur des dynamiques commerciales du territoire yéménite.

- Le Café :

« *On lui apporta du café lourd, embaumé, le plus riche qui soit au monde. Il le but et rêva* [190]» écrit Joseph Kessel en 1932 dans son roman *Fortune Carrée*. Le café, fait parti de ces lieux-communs attaché au Yémen et longtemps associé à l'imaginaire qui en découle. Un préjugé qui se maintient dans le temps, et sur lequel les voyageurs s'arrêtent souvent. Le commerce de ce produit, a été le premier véritable moteur des intérêts pour le territoire, notamment des intérêts français. La culture du caféier semble s'être implanté au Yémen à partir du XVI^{ème} siècle et a connu un essor majeur à partir du XVII^{ème}siècle, où les exportations sont énormes et principalement issues de la ville de Mokha.[191] Au XX^{ème} siècle, la ville ne compte cependant plus aucun intérêt commercial, comme le remarque l'agent consulaire d'Aden en 1925 : « *Quand à l'ancien petit port de Moka, il est totalement abandonné depuis un demi siècle*[192] ». Rappelons que le commerce du café est ce qui influença les premières expéditions françaises à se rendre à dans cette ville en 1709[193]. Cela rejoint d'ailleurs l'idée que les relations franco-yéménites ont avant tout été fondées sur des rapports commerciaux dont le café s'avère l'élément central. C'est une véritable continuité qui s'observe dans

188 Henry de Monfreid, *Les secrets de la Mer Rouge*, Paris, Grasset, 1991, p 13.
189 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1927 « Trafic », nom de l'agent illisible.
190 Joseph Kessel, *Fortune carrée*, Paris, Pocket, 1955, p 15.
191 Michel Tuchscherer, *Des épices au café, le Yémen dans le commerce international (XVIè-XVIIè siècle)*, Chroniques yéménites, 4-5, 2007.
192 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 11 juin 1925.
193 Henri Labrousse , *L'Arabie du sud et l'Europe à l'aube des temps modernes* dans Joseph Chelhod, *L'Arabie du Sud histoire et civilisations* T1, *Le peuple yéménite et ses racines*, Paris, Ed. G.-P. Maisonneuve et Larose, 1984, p 101.

ces rapports puisque si les français font ce choix d'implantation au Yémen à partir du XIX^{ème} siècle, c'est avant tout pour se faire une place dans ce commerce. Les autres produits apparaissent généralement de manière plus secondaire. Cette économie est fondatrice de tout un système interdépendant entre producteurs et acheteurs/revendeurs qui illustre finalement le cœur du développement de la ville d'Aden lié à sa position stratégique. Ainsi, pour notre période, il y a peu de réelle évolution, puisque ce produit demeure le principal enjeu des exportations qu'elles soient britanniques ou françaises, ou bien même des autres nations présentes sur ce territoire colonisé. Par exemple, en 1908, l'agent des M-M décrit ses inquiétudes pour la compagnie du fait que : « *Le commerce des cafés n'a pas encore retrouvé la même activité, bien que la récolte soit dit-on abondante*[194] » et s'inquiète par ailleurs des conséquences générales que cet événement risque de provoquer sur l'économie. De la même façon l'agent écrit en 1926 sur la situation du marché d'Aden que le café représente le principal produit d'exportation du lieu et s'inquiète de voir que l'Amérique s'est emparée du marché depuis la guerre de par la création de sa propre marine de commerce qui lui permet ainsi d'exporter le bien par elle-même[195]. Ce produit apparaît donc comme une véritable constante du commerce d'exportation en provenance d'Aden. En effet, nous observons qu'il s'agit du principal bien pris en charge à Aden par la Compagnie des M-M notamment. Le représentant écrit d'ailleurs en 1929 : « *La majeur partie des expéditions locales de cafés sont parties par nos paquebots* [196]». De 1928 à 1934 par exemple, (les données des autres années ne sont pas communiquées) ce ne sont pas moins de 83 173 colis de café qui sont exportés par la compagnie à destination de divers pays, même si la France demeure le principal pays importateur. Sur le graphique de la page suivante, nous pouvons d'ailleurs observer la répartition de l'exportation de colis de café sur le total des colis expédiés durant cette période allant de 1928 à 1934. Nous remarquons encore davantage que le café occupe une place primordiale vis à vis des autres produits référencés et donc regroupés dans la zone bleue. Ces chiffres nous permettent ainsi de réellement considérer la part déterminante de ce commerce implanté à Aden bien qu'il ne s'agisse pas ici uniquement de productions issues de négociants français mais bien d'un ensemble de commerçants présents à Aden.

194 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1908, « Secrétariat » , nom de l'agent illisible.

195 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1926, « Trafic » , nom de l'agent non lisible.

196 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité, « Trafic », 1929, nom de l'agent illisible.

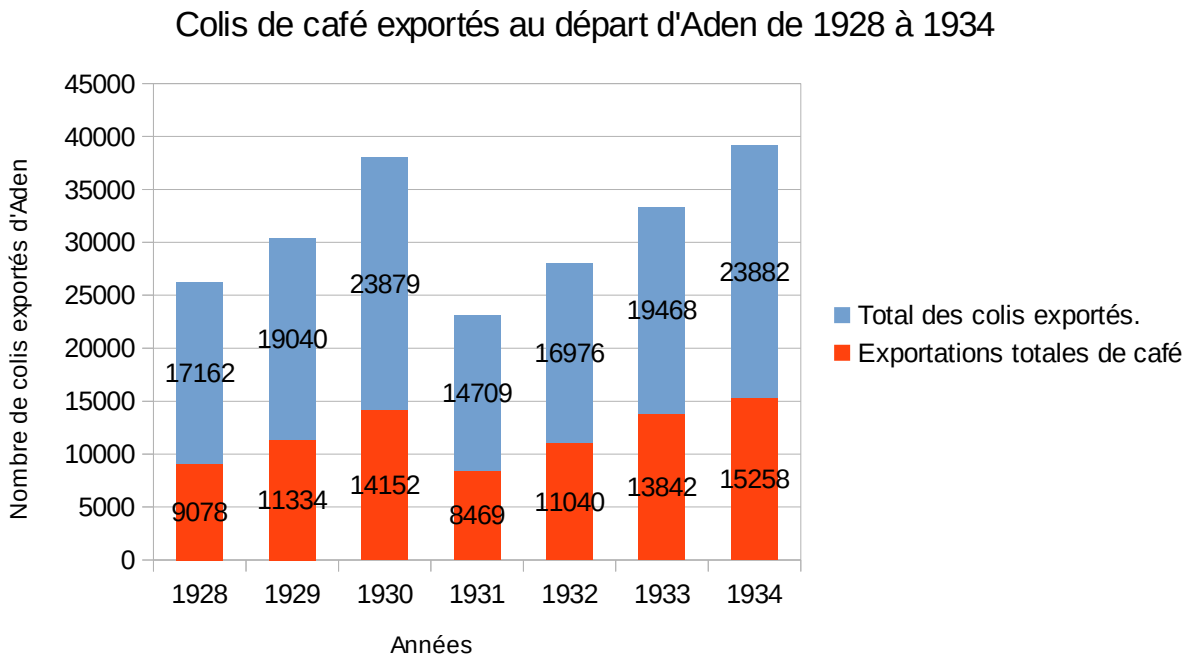


Illustration 1: Les colis de café exportés au départ d'Aden de 1928 à 1934 (Par les M-M). Sources: D'après les Archives Frenchlines & Compagnies, Le Havre: Rapports d'activité de la Compagnie des M-M 1928-1934, 1997 002 4388.

Le café, était ainsi cultivé principalement dans l'*hinterland* yéménite, et était ensuite acheminé dans les différents ports dont Hodeïda et Aden en particulier. Différentes variétés de caféiers étaient ainsi disponibles, et portaient le nom de la région particulière de culture, comme le café du Harrar ou le café de Mokha par exemple[197]. Il semblerait d'ailleurs qu'au fil du temps, certains marchands mélangeaient plusieurs de ces variétés de café tout en conservant la dénomination « Café de Mokha » ce qui a pu atténuer la réputation de ce produit : « *Par des mélanges inconsidérés, de café du Yémen avec des cafés inférieurs du Harrar et d'Abyssinie ou du Kenya, certains commerçants ont détruit la réputation du Moka*[198] », souligne un agent de la M-M pour expliquer une moins bonne exportation du produit en 1928. Les négociants français étaient donc avant tout installés dans ces villes de commerce facilitant l'exportation et n'avaient finalement que peu de contact avec l'intérieur des terres, malgré certains voyages occasionnels. Le café, une fois acheminé, était trié par les ouvriers et ensuite expédié vers divers pays par les différentes compagnies maritimes présentes. Un rapport de l'agent consulaire d'Aden décrit d'ailleurs ce processus : « *Ces produits sont acheminés, par de nombreux petits commerçants indigènes. […] Ces produits arrivent à l'état brut*

197 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils*, p 6
198 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1928 « Secrétariat », Agent Pierre Payras.

à Aden : les cafés y sont décortiqués et triés[199] », et ceci, comme nous l'avons étudié, avant d'être exportés.

- Peaux et cuirs :

« *D'une très profonde cour intérieure monte l'odeur des peaux grillées au soleil des hauts plateaux abyssins*[200] » exprime Paul Nizan dans sa description de la ville d'Aden. Outre le café, le commerce des peaux s'avère en effet fructueux à Aden. De la même manière que la café, il s'agit principalement de revente puisque depuis la fin du XIX^{ème} siècle, les peaux et cuirs, venaient énormément d'Afrique[201]. C'est de la même manière que le café, un produit d'importation qui nécessite un traitement particulier en arrivant à Aden. Les peaux sont en effet soignées et sélectionnées avant d'être exportées[202]. Cela perdure, puisque nous pouvons observer notamment que pour les années 1915-1916, l'Afrique reste le principal importateur avec 2913 tonnes de peaux importés à Aden, contre 707 tonnes venant d'Arabie directement[203]. Il s'agit du deuxième produit le plus lucratif exporté d'après les chiffres que nous avons pu étudier. En effet de nombreuses quantités de ce produit sont envoyées, principalement vers l'Europe, à destination de la France ou du Royaume-Uni, mais aussi de l'Amérique qui se trouve en être un client important. Dès 1885, on observe notamment qu'il s'agit de l'un des principal produit du marché avec le café pour un total de 18 418 colis de peaux pour les trois destinations précédemment citées. (La même année, en 1885, le nombre de colis de café s'élevait à 77 020 colis en comparaison)[204]. Un rapport sur le commerce et la navigation à Aden pour les années 1887-1888 montre d'ailleurs l'importance de ce commerce où le chiffre s'élève à 44 666 *hundredweight* (cwt) équivalent à environ 2 269 137 kg de peaux exportés pour ces deux années[205]. Au XX^{ème} siècle, cette importance perdure, un rapport de l'agent de la Compagnie des M-M en témoigne notamment en 1912. Il évoque les peaux et cuirs comme principaux produits d'exportation pour l'année, où il semble que les quantités ont augmenté au départ d'Aden, malgré la forte concurrence de Djibouti[206]. En 1915, malgré la guerre, les peaux

199 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 11 juin 1925.
200 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p 101.
201 David Footman, *Antonin Besse of Aden* , p 3
202 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 11 juin 1925
203 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Annexe au rapport annuel de service de l'agent d'Aden, 1915-1916. Agent Paul Nalin.
204 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1886 « Trafic », Nom de l'agent illisible.
205 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité *Report on the trade and navigation returns of Aden for the years 1887-1888*, p 17.
206 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1902 « Secrétariat », Agent J. Mallet.

continuent d'être un marché important du fait d'une augmentation de leur valeur : « l*es prix élevés payés pour les peaux ont encouragé les Indigènes à les exporter* » signifie l'agent[207]. Après la première guerre mondiale aucun rapport concernant le trafic n'étant rédigé de 1919 à 1925, il est difficile d'obtenir des informations à ce sujet. Cependant dès 1926, nous comprenons une nouvelle fois l'intérêt de ce champ économique : l'agent sur place décrit en effet au sujet de ce produit : « *Ce marché est de beaucoup le plus actif et le plus recherché au point de vue spéculatif, car il permet des bénéfices pouvant atteindre 15 % quand le café ne donne que 3 % au maximum*[208] ». Ainsi, ce marché compte parmi les plus florissants d'Aden et nous comprenons plus aisément, la volonté des négociants français dont M. Riès et A. Besse, de ne pas se limiter au café, mais bien de se diversifier. Si l'on observe l'évolution des tendances sur le graphique de la page suivante, nous comprenons que le commerce des peaux occupe une place non négligeable au sein des exportations bien qu'il reste loin des grandes quantités que représente le commerce du café. De même nous remarquons des fluctuations importantes entre les différentes années, du fait en particulier qu'il s'agisse d'un produit dépendant des importations. La baisse considérable de l'année 1931 serait cependant avant tout due au fait qu'il y ait eu moins de passage de steamers de la Compagnie des M-M à Aden cette année là et non à de quelconques événements extérieurs[209]. Nous pouvons ainsi observer qu'il s'agit bien d'un produit jouant un rôle important dans les exportations issues d'Aden, bien qu'en comparaison avec les exportations de café, les chiffres soient bien plus faibles.

207 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Annexe au rapport annuel de service de l'agent d'Aden, 1915-1916. Agent Paul Nalin.

208 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1926 « Trafic », nom de l'agent illisible.

209 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389 [36/C/6] Rapport d'activité 1931 « Trafic », Agent Édouard Chaize.

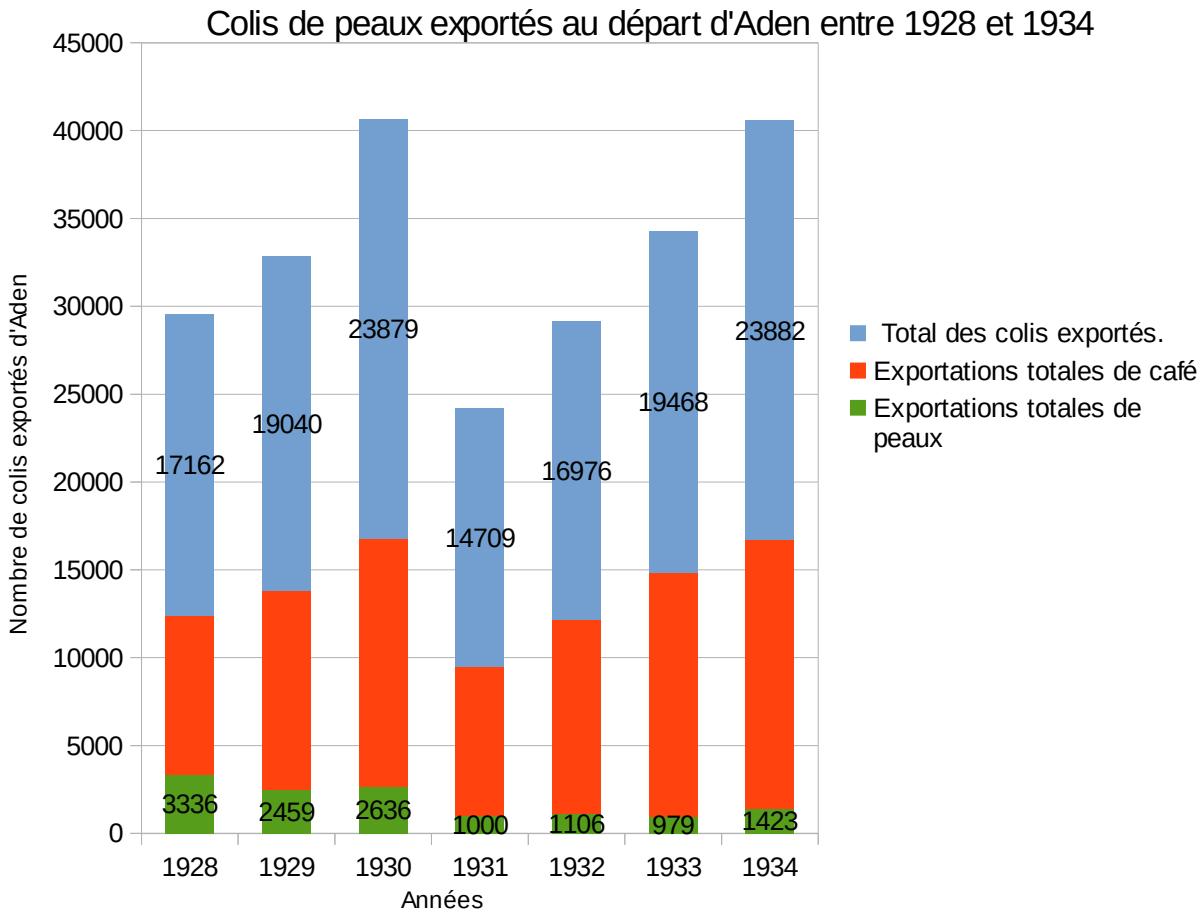


Illustration 2: Les colis de peaux exportés au départ d'Aden de 1928 à 1934 (Par les M-M) Sources: D'après les Archives Frenchlines & Compagnies, Le Havre: Rapports d'activité de la Compagnie des M-M 1928-1934, 1997 002 4388.

Le reste des marchandises exportées que l'on observe dans la zone bleue de ce graphique, se constitue de divers éléments que nous allons maintenant observer, mais qui ne sont cependant pas tous décrits et quantifiés.

- Autres marchandises.

La plupart des autres marchandises exportées sont avant tout constituées de produits tels que les gommes, les épices (parmi lesquelles notamment les noix de bétel, la cardamome, le piment la cannelle…[210]), le tabac, l'encens, l'ivoire, ou la cire ainsi que d'autres éléments non spécifiés, qui, accumulés, représentent finalement eux aussi un champ important du commerce présent à Aden. Les épices au Yémen font partie intégrante du mythe de l'Arabie heureuse depuis l'antiquité comme

210 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Annexe au rapport annuel de service de l'agent d'Aden, 1915-1916. Agent Paul Nalin.

nous avons pu le voir dans les premières descriptions de nos voyageurs. Le leit motiv que l'on retrouve à plusieurs reprises sur notamment les «senteurs» du Yémen est effectivement inspiré de ces produits qui figuraient parmi les richesses des terres intérieures du territoire. L'imaginaire a ensuite consolidé cette perspective. Il est de fait cependant que pour notre période, ces produits sont principalement issus de l'importation et sont ensuite exportés vers l'Europe ou l'Amérique. Certaines épices en particulier, comme le gingembre, le poivre ou la cardamome proviennent de Bombay, les clous de girofles quant à eux viennent de Zanzibar[211]. De la même façon, les gommes et encens peuvent aussi être importées de Berbera ou de Souakim[212]. Cela permet avant tout de comprendre ici le rôle d'interface que représente Aden pour nos commerçants. Ainsi, même si le commerce de ces produits apparaît finalement comme peu intéressant au regard des autres exportations comme le café ou les peaux, il n'en demeure pas moins qu'ils font partie intégrante du système économique en place. Néanmoins, comme nous pouvons l'observer sur le graphique récapitulatif de la page suivante, ces exportations sont relativement mineures et peu significatives en ce qui concerne notamment l'encens, la cire et la girofle et n'ont aucune mesure comparable au regard de l'exportation de café et de peaux. Il est assez dommageable que les rapports sur lesquels sont fondés ces statistiques ne soient pas davantage détaillés. Il aurait été intéressant d'en observer plus précisément les origines d'importations ainsi que leurs réelles valeurs sur le marché.

211 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Annexe au rapport annuel de service de l'agent d'Aden, 1915-1916. Agent Paul Nalin.

212 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Annexe au rapport annuel de service de l'agent d'Aden, 1915-1916. Agent Paul Nalin.

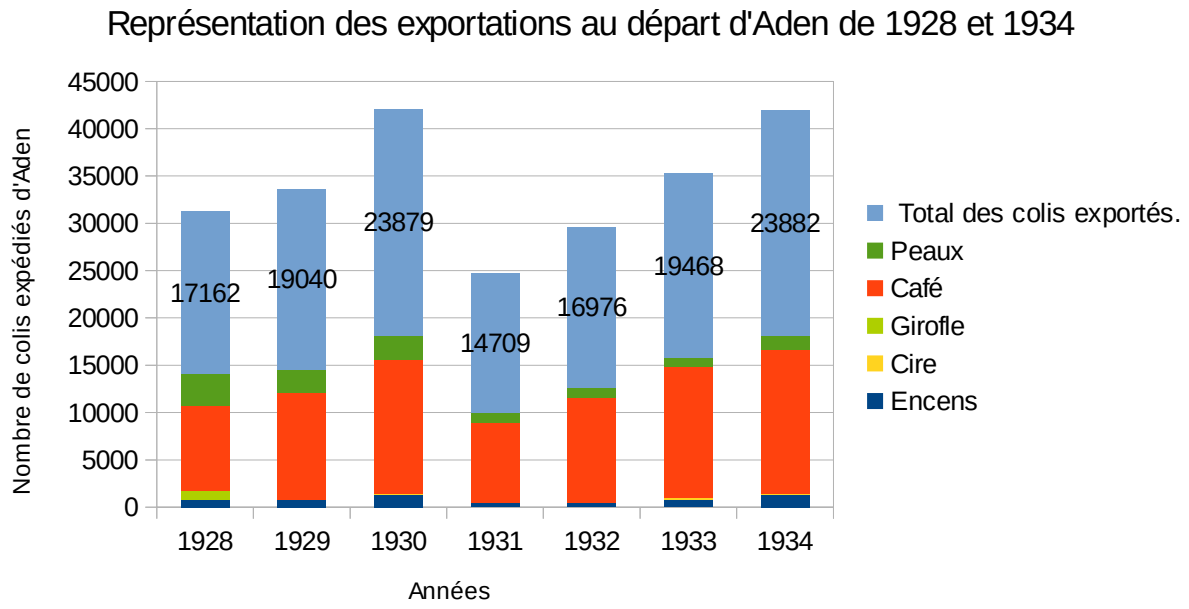


Illustration 3: Représentation des exportations au départ d'Aden de 1928 et 1934 (Par les M-M) Sources: D'après les Archives Frenchlines & Compagnies, Le Havre : Rapports d'activité de la Compagnie des M-M 1928-1934, 1997 002 4388.

Ainsi, toutes ces productions commentées, constituent les principaux enjeux du commerce au Yémen qu'il s'agisse du point de vue français comme du point de vue des autres nationalités (britannique, italienne, allemande…) implantés au sein du port d'Aden. Il apparaissait comme nécessaire de décrire ces productions pour être en mesure de comprendre véritablement les ressorts du commerce français sur cet espace. Nous l'avons compris, c'est en effet principalement pour ces biens que ceux-ci choisissent de fonder leur société à Aden dès le XIX^{ème} siècle ayant envisagé les possibilités mercantiles du lieu. A présent, nous pouvons plus précisément développer les caractéristiques historiques de cette implantation afin d'appréhender plus spécifiquement leurs activités.

III) La situation commerciale française à Aden.

1. Les rapports marchands franco-yéménites.

« Dans le grand port ouvert entre Steamer Point et Ma'ala, il y a un grand mouvement de navires : Les paquebots de la P.and O., des Messageries Maritimes, s'ouvrent une voie dans un taillis de cargos dépeints [213]»
Paul Nizan,

La difficulté pour les français de se positionner au sein de cette colonie britannique se fait parfois ressentir. Dans un rapport de 1929, l'agent des M-M s'interroge d'ailleurs de l'absence d'un agent commercial français au Yémen, tandis que de nombreux autres pays européens montrent pour la plupart des velléités à l'égard du territoire, principalement au sujet du Yémen du Nord. Il exprime : « *Les grandes nations poursuivent leur rêve de conquête au moins économique du pays et diverses influences étrangères y usent de leurs meilleures armes* [214]». En effet, l'Italie, les États-Unis, et l'Angleterre, semblent par différents moyens vouloir investir dans cet espace, tandis que la France apparaît « *absente de l'arène* [215]», même si une mission française semble venir occasionnellement à Hodeïda et Sanaa. Pourtant, la France apparaît tout de même dans les principaux clients du Yémen au début du siècle. En 1911, elle se situe à la troisième place des exportations d'Aden. En 1913, elle est l'un des principal client de la ville puisqu'elle apparaît aussi en troisième position des clients les plus importants du port après l'Angleterre et les États-Unis. C'est sur le plan des importations qu'elle se retrouve largement dépassée n'atteignant que la septième position[216]. D'après les rapports de la Compagnie des M-M, nous pouvons observer que la France représente l'un de ses clients les plus avantageux pour lequel la compagnie conserve un monopole d'exportation de manière pérenne depuis au moins 1882 (les premiers rapports) jusqu'à la fin des années 1930. Les données numériques diffèrent cependant en terme d'unité de mesure, ce qui nous permet seulement d'avoir une cohérence significative pour la période allant de 1929 à 1935.

213 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p 95.
214 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929, «Secrétariat », Édouard Chaize
215 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929, «Secrétariat », Édouard Chaize
216 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1913-1914 « Secrétariat », nom de l'agent illisible.

Sur le graphique ci dessous, établi d'après les données des rapports d'activités de la Compagnie des M-M sur la période 1929-1935, nous pouvons par exemple observer que la celle-ci (MM) reste la plus influente d'Aden en ce qui concerne les exportations vers la France vis à vis des deux grandes autres compagnies de transports maritimes que représentent la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (P&O) et la *British India Steam Navigation Company* (Br-India), ses deux grands concurrents.

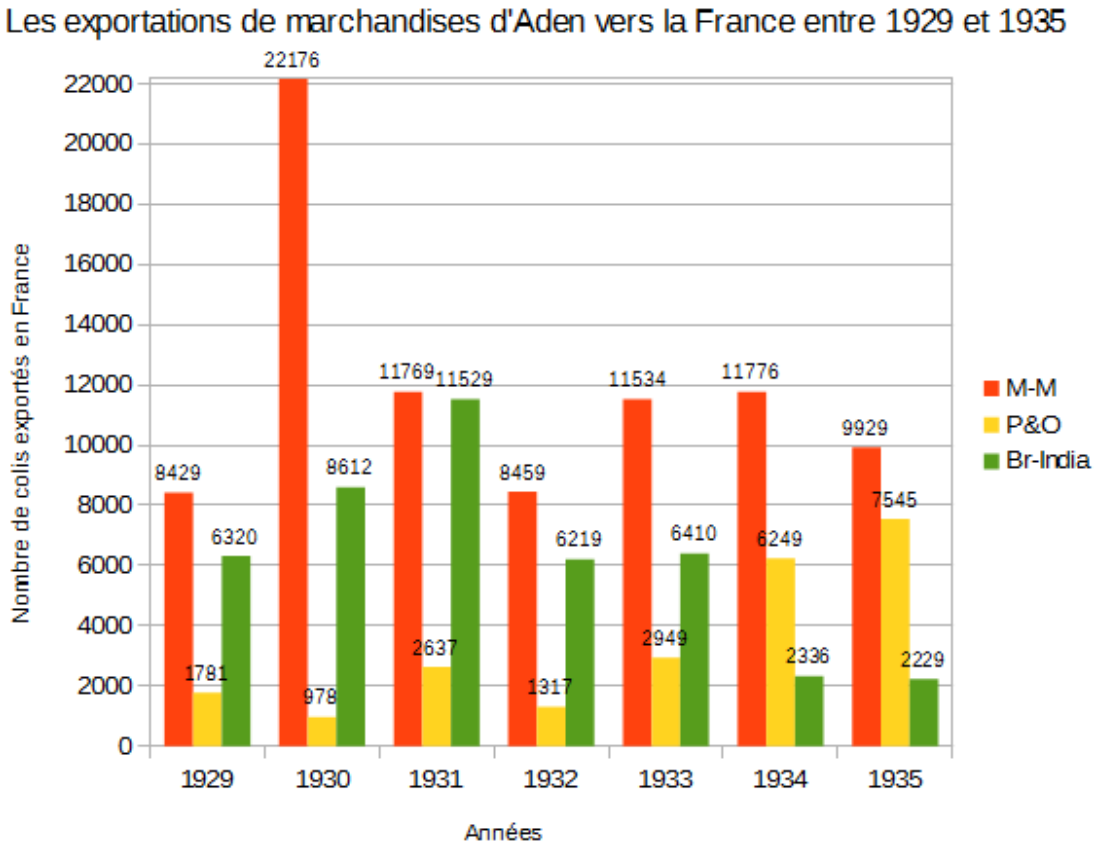


Illustration 4: Les exportations de marchandises d'Aden vers la France entre 1929 et 1935. (Par les M-M)
Sources: D'après les Archives Frenchlines & Compagnies: Rapports d'activité de la Compagnie des M-M 1929-1935, 1997 002 4388 ; 1997 002 4389.

Ce diagramme témoigne ainsi de la large influence de la compagnie des M-M dans le transport des marchandises vers la France avec une augmentation considérable pour l'année 1930 qui s'illustre en particulier dans l'augmentation du transport du café par la compagnie, cependant, nous ignorons pourquoi les autres compagnies n'ont pas eu les mêmes répercussions sur leur chargement cette année là. Ce chiffre spectaculaire est par ailleurs étonnant puisque cette année 1930 subit encore les conséquences de la crise mondiale de 1929 qui se fait aussi ressentir sur la situation économique du Yémen, il s'agit peut-être d'une erreur de l'agent, mais lui se contente de trouver ces résultats très

satisfaisants[217]. Concernant les destinations françaises, c'est le port de Marseille qui est le principal lieu d'accueil de ces marchandises, où les maisons françaises installées au Yémen ont par ailleurs pu y installer leurs bureaux, comme par exemple A. Besse. Nous trouvons aussi parfois cité le port du Havre, mais dans une moindre mesure cependant[218]. Néanmoins, au-delà de ces exportations vers la France, la compagnie transporte aussi des marchandises ou des passagers vers d'autres destinations. Les Indes, la Chine, l'Égypte, tout comme la Norvège ou la Suède, se trouvent en effet être desservis. Le Royaume-Uni et l'Amérique ne représentent cependant pas un marché significatif. En ce qui concerne le Royaume-Uni, celui-ci est en effet largement desservi par ses propres compagnies, la compagnie française a donc peu de chance de rivaliser. L'Amérique n'est quant à elle pas incluse du fait premièrement de l'absence d'une ligne maritime vers le continent. Secondement, les taux de frets semblent bien trop bas pour être rentables. Dernièrement, à partir de 1926, les États-Unis mettent en place leur propre marine de commerce qui leur permet de transporter directement leurs marchandises[219]. D'autres liaisons apparaissent de la même manière fréquemment dans les différents rapports annuels, notamment avec la Chine, l'Australie, et l'Océan Indien. Ces lignes semblent assez importantes, notamment en ce qui concerne le transport de passager, mais leurs chiffres ne sont malheureusement pas assez détaillés pour en obtenir des statistique tangibles. La France, demeure au fur et à mesure des années, un client important des productions issues du Yémen, malgré finalement le peu d'attention accordée à ce territoire en comparaison notamment des autres pays européens qui témoignent davantage d'intérêts à s'implanter au sein du territoire.

2. Organisation et implantation des commerçants français.

Les négociants au Yémen, se trouvent à la fois dépendant des importations pour une grande partie de leur marchandises, mais aussi dépendant de l'attractivité du port pour leur expansion. L'une des solutions pour maintenir une influence constante semble donc d'avoir plusieurs agences. Dès 1902, Hodeïda se trouve surtout composé d'une population de négociants d'Aden, qui y ont ouvert des succursales de leurs sociétés[220]. Pour s'assurer ainsi un meilleur rendement et pallier aux difficultés inhérentes aux aléas que peut connaître Aden, nos principaux négociants français, ont fait le choix

217 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1930 « Trafic », Agent Édouard Chaize.
218 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1886, « Trafic », Nom de l'agent ayant rédigé le rapport non lisible.
219 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1926, « Trafic » , Nom de l'agent illisible.
220 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1902 « Secrétariat », Agent J. Millet.

d'ouvrir des succursales dans d'autres lieux de la mer Rouge[221]. Au XIX^{ème} siècle déjà, Arthur Rimbaud, lorsqu'il travaillait pour Alfred Bardey, se rendait dans sa succursale en Éthiopie. M. Riès, lorsqu'il était encore en collaboration avec César Tian, avait contribué à l'ouverture d'une agence à Hodeïda, ville avec laquelle il reste profondément liée et dans laquelle il se rend fréquemment[222]. César Tian avait par ailleurs plusieurs agences disséminées à Djibouti, Obock, au Harar, et aussi à Bombay. Après la première guerre mondiale, M. Riès reprend aussi les anciennes possessions de César Tian en Afrique pour parvenir de cette façon à conserver une influence sur la région. De la même manière A. Besse, avait ouvert sa première agence à Hodeïda, avant d'établir ses bureaux à Aden, qui devient finalement le centre de ses affaires. Il tente aussi dans les années 1930 de s'implanter à Djibouti, mais sans réel succès cependant[223]. Ces deux exemples, nous montrent notamment que la place d'Aden ne peut suffire en elle-même au développement des sociétés et que l'expansion économique à d'autres villes s'avère nécessaire pour perdurer.

Le début du XX^{ème} siècle apparaît comme bien loin de l'âge d'or qu'à connu Aden au XIX^{ème} siècle, où il suffisait apparemment de venir s'installer pour prospérer. Cette idée se retrouve notamment dès 1906. Il semble en effet que le port d'Aden se trouve de plus en plus exploité par des négociants en quête de fortune, mais que comparativement à ce nombre de commerçant en augmentation, la situation commerciale ne progresse pas comme ceux-ci le désireraient[224]. Ainsi, seules des maisons déjà bien implantées parviendraient à se maintenir malgré les aléas, et seulement une ou deux maisons feraient réellement des affaires pour cette période. En 1918 par exemple, la maison de commerce française d'Alfred Bardey, Maison où A. Besse avait fait ses premières armes, ferme ses portes. Il semblerait que celle-ci « *végétait depuis une dizaine d'années*[225] » et n'avaient donc pas les ressources nécessaires pour perdurer. Seules les grandes maisons conservent finalement une influence, puisque l'on retrouve principalement les mêmes noms de sociétés au fur et à mesure des années et, en ce qui concerne les entreprises françaises, ce sont une fois encore les Maisons d'A. Besse et de M. Riès qui s'avèrent être prépondérantes. Par exemple, une liste des chargeurs principaux de la compagnie des M-M est établi pour les années 1910-1911[226]. Bien que

221 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Annexe au rapport annuel de service de l'agent d'Aden, 1915-1916. Agent Paul Nalin.

222 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils*, p 5-6

223 Colette Dubois, *Charles Michel-Côte et la construction de l'espace économique de Djibouti-ville durant la première moitié du XXè siècle*, dans Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2008, p 575.

224 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1906 « Secrétariat », Agent J. Mallet.

225 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1918 « Secrétariat », Agent Paul Nalin.

226 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1911, « Trafic », Agent Mallet.

l'on puisse aisément supposer qu'il ne s'agisse pas d'une représentation exhaustive des sociétés françaises, nous pouvons toutefois en obtenir un aperçu, étant donné que les autres principales sociétés réputées (sociétés allemandes, grecques ou italiennes) y sont de même représentées.

Liste des principaux chargeurs sur l'Europe et l'Amérique du Nord au départ d'Aden 1910-1911.	
Chargeurs	Tonnes de marchandises exportés
1) **Antonin Besse**	**1098**
2) Cowsjee Dinshaw & Bros	985
3) **Maurice Riès**	**660**
4) Societa coloniale Italiana	339
5) Max Klein	77
6) S^{ta} Naz° di Servizi Maritime	113
7) **P. Bardey & C°**	**76**
8) A. Medowar & C°	39
9) Caracanda frères	37
10) Liviérato frères	50
11) C. Athanassacopoulos	18
12) A. Scheweiger & C°	9

Seules trois entreprises françaises (En caractère gras) sont présentes ici sur un total de douze sociétés évoquées, ce qui semble bien peu pour des exportations effectuées par un transporteur français comparativement aux maisons étrangères énumérées. Les exportations françaises pour ces années s'élèvent ainsi à un total de 1830 tonnes de chargement exportés par la compagnie des M-M, principalement par les entreprises d'A. Besse et de M. Riès, et plus minoritairement par la société d'Alfred Bardey. Ce tableau permet ainsi d'observer que les entreprises françaises utilisant les services de la Compagnie des M-M ne sont pas nombreuses. Dans ce tableau recensant finalement les plus grosses entreprises commerciales présentes à Aden (notamment la société Cowsjee Dinshaw & bros) l'occurrence française reste moindre. Il est donc possible de supposer, avec toutes les précautions nécessaires cependant, que si les principales sociétés mercantiles d'Aden, toutes nationalités confondues sont représentées dans ce tableau, il n'y en a finalement peu de nationalités françaises. Ce qui pourrait témoigner que le monopole du commerce français est surtout détenu par

ces deux grandes maisons, celle d'A. Besse, et celle de M. Riès. Bien qu'il faille conserver à l'esprit que les rapports de la compagnie des M-M ne soient pas exhaustifs, aucune autre des maisons françaises n'apparaît comme suffisamment importante pour être citées, ce qui peut en effet paraître surprenant, et ceci dans toutes les périodes confondues. Nous pourrions en supposer qu'il s'agissait peut-être du fait que les agents sur place de la Compagnie des M-M avaient potentiellement des affinités avec ces deux représentants en particulier, mais il s'avère qu'il s'agissait plutôt de rivalités dans leurs relations. Les rapports se veulent donc assez objectifs. De la même manière, très peu de noms de commerçants sont finalement évoqués dans les archives du CADN, abordant l'aspect commercial, hormis une nouvelle fois ces deux sociétés que l'on retrouve à plusieurs reprises. En 1927, ce sont en effet encore ces deux maisons principales qui sont de la même manière décrites comme occupant respectivement la première et deuxième place des chargeurs de la compagnie. Avec un chargement de 3201 colis pour la société Besse et de 4241 colis pour la société Riès. Viennent ensuite les sociétés étrangères, comme Aden Tobacco, Tivari ou Cowasjee mais aucune autre occurrence d'entreprises françaises n'est détaillée. A partir de ces chiffres, nous constatons d'une part la pérennité de ces deux entreprises, mais aussi leur monopole en tant que représentant de commerce d'origine française.

Ces deux sociétés témoignent ainsi d'une implantation réussie au Yémen. Cela peut tout d'abord s'expliquer par leur choix d'expansion au sein d'autres villes commerciales leur assurant une continuité de rendement comme nous l'avons vu précédemment. En d'autres termes, s'il s'avère que la ville d'Aden connaissent des difficultés, ils peuvent toujours compter sur leurs succursales présentes en d'autres lieux. En 1911 par exemple, une augmentation des impôts par le gouvernement britannique provoque le départ de plusieurs négociants d'Aden préférant se rendre à Djibouti, Port Soudan ou Hodeïda[227]. Autre exemple, en 1925, lorsque l'imam Yahya interdit les exportations de café d'Hodeïda vers la colonie britannique, les commerçants, en particulier les italiens s'empressent donc de faire embarquer leurs marchandises directement du port sans passer par Aden[228]. Cette possibilité de mouvement entre les différents ports de commerce de la région, est un indéniable avantage pour les commerçants qui peuvent ainsi s'adapter aux contraintes du territoire. Deuxième raison, il apparaît assez clairement que seul les négociants parvenant à se diversifier en terme de marchandises réussissent à perdurer dans le temps et à maintenir une influence. A. Besse par exemple, qui s'était tout d'abord intéressé au café, à très vite compris l'intérêt de développer son

227 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1911 « Secrétariat », Agent Mallet. .

228 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1925 « Secrétariat. », Agent Jean Limage.

champ d'activité à d'autres domaines, en particulier celui des peaux. Ce dernier, s'est d'ailleurs lancé dans cette entreprise à la suite d'une rencontre avec Max Klein, un puissant importateur allemand de ce champ d'activité[229]. En 1928, l'agent des M-M fait d'ailleurs cette remarque selon laquelle « *L'avenir du marché de ce produit [*les peaux*] est entre les mains de Mr Besse qui traite environ 60 % des exportations locales et à largement contribué au redressement de ce dernier.*[230] » En effet, dès 1927, il exportait notamment via les services de la Compagnie des M-M, 2531 colis de peaux pour 670 colis de café. La diversification des champs d'activité permet ainsi d'assurer un revenu constant et ajustable aux situations extraordinaires, d'autant plus pour des sociétés dépendantes de l'importation des produits tels que le café ou les peaux pour ne citer que ces exemples. Dès 1926 A. Besse acquiert par ailleurs ses propres navires faisant la liaison Aden-Suez puis se rendant ensuite à Marseille. Dès lors il achemine lui-même ses produits en France ce qui lui permet une indépendance incontestable vis à vis des autres compagnies de transport[231]. Le fait de pouvoir ainsi s'appuyer sur différents commerces et d'acquérir ses propres navires engendre un climat favorable à l'expansion de son entreprise. L'exemple de ce négociant témoigne d'une implantation parfaitement réussie du point de vue d'une société française au Yémen, contrairement par exemple à la société d'Alfred Bardey qui n'a pas su s'adapter à l'évolution. Outre les aspects purement commerciaux, les commerçants réussissant à s'implanter à Aden, s'investissent réellement dans la vie général du port. Dès 1909, A. Besse souhaite par exemple installer une usine pour permettre aux maisons de particuliers d'avoir l'électricité, ce qui n'aboutit cependant pas[232]. À partir de 1917, il désire créer une bibliothèque à Aden[233]. En 1937, il commence un service d'aviation entre Aden et Mukalla qui prend cependant fin dès la même année. À partir de 1938, il compte de même inaugurer une ligne entre Aden et Djibouti, afin d'obtenir par la suite le transport du courrier entre ces deux villes[234]. Nous ignorons cependant si cela a pu aboutir, puisque aucune évocation de ce sujet n'est réitérée par la suite. M. Riès, de son côté, est de la même façon partisan de la multiplicité d'activités. En témoigne ce qui s'apparente à une carte de visite, conservée au CADN dont nous ignorons cependant la date. S'y trouve inscrit entre autres éléments : « *Maurice Riès, Aden, Conseiller de Commerce extérieur de France, Importation et Exportation en général, Banque, Assurances,*

229 David Footman, *Antonin Besse of Aden*, p 23.
230 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1928 « Secrétariat », Agent Pierre Payras.
231 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929 «Secrétariat », Agent Edouard Chaize.
232 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1909 « Secrétariat », Agent Paul Nalin.
233 David Footman, *Ibid*, p 28.
234 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389 Rapport d'activité 1938 « Secrétariat. », Nom de l'agent illisible.

Consignataire, Armateur, Agent correspondant de diverses banques[235] ». De même, il s'investit particulièrement dans l'agence consulaire d'Aden, tout comme le fait la Compagnie des M-M ce que nous détaillerons en particulier dans les chapitres suivants. Ces implications de la communauté française, témoignent d'une réelle volonté d'investissement à Aden, dans de nombreux champs d'activités, parfois bien au-delà des aspects purement économiques, comme nous avons pu le noter pour A. Besse en particulier. Il serait toutefois naïf de croire qu'il n'y trouve aucun intérêt personnel.

Ces différentes démarches entreprises, manifestent de la volonté de ces négociants d'occuper une place importante dans la société économique d'Aden, où ils se trouvent en sans cesse concurrence avec les nombreux commerçants présents dans cette interface stratégique. C'est donc à la fois une stratégie de positions, qui s'illustre par l'intérêt de posséder plusieurs succursales, combinée à la diversification des produits exportés, auquel s'ajoute une implication concrète dans la vie quotidienne du territoire d'Aden qui permettrait à ces sociétés françaises d'être prospères. Cette stratégie économique choisie, permet ainsi de comprendre pourquoi ces sociétés ont pu perdurer au contraire de certaines autres, comme la société d'Alfred Bardey que nous avons plusieurs fois citée, ou la compagnie de César Tian qui se fond totalement dans l'entreprise de Maurice Riès. La compagnie des M-M, la Maison Riès et la Maison d'A. Besse, témoignent ainsi de cette implantation durable sur le territoire yéménite, et d'un modèle commerciale s'étant avéré prospère pour leur cas personnel.

L'élan commercial qu'a connu le Yémen à partir du XIX^{ème} siècle s'est donc perpétué en ce début de XX^{ème} siècle et a permis à certaines sociétés de consolider leur position et leur stratégie marchande. A travers l'exportation de différents produits, nous l'avons vu, et grâce aux efforts communs pour améliorer la ville d'Aden en particulier, certains commerçants français sont parvenus à s'implanter considérablement sur le territoire et prospérer de ses richesses. Cette vivacité commerciale a d'ailleurs conduit le gouvernement français à vouloir renforcer sa position au sein de Golfe d'Aden et de la mer Rouge, par la mise en place de postes diplomatiques dans les villes d'Aden et d'Hodeïda, les principaux lieux du commerce sur le territoire. Ce que nous allons à présent étudier.

235 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Carte de visite « *Maurice Riès, ancienne maison Tian & Mr Riès fondée en 1865, Aden (Arabie)* », date inconnue.

Chapitre 4 : Les enjeux de l'implantation diplomatique française au Yémen.

« *Des consulats, il en poussait*
plus que des touffes de gazon
sur ce bout d'Arabie. [236]»
Philippe Videlier, *Quatre saisons à l'hôtel de l'univers.*

I) Origine et organisation.

1. Les fondements.

L'origine de l'implantation diplomatique française au Yémen est concomitante à l'implantation commerciale. En effet, c'est avant tout le potentiel économique de la région qui motive plus largement le début des ambitions françaises pour le territoire yéménite. Très rapidement, il est envisagé d'appuyer les commerçants français s'installant progressivement sur cet espace en mettant en place des représentants officiels français. Ces postes diplomatiques sont en effet avant tout destinés à maintenir un regard sur cette région stratégique, et donc apporter un soutien aux négociants présents sur place. De plus, les relations entre marchands et représentants consulaires sont encore davantage liées du fait que ces derniers conservent dans le même temps leurs activités mercantiles, et ceci, dès les premiers agents diplomatiques mis en place. Henri Lambert, qui fût le premier agent consulaire français à Aden de 1857 à 1959 était en effet à l'origine un commerçant installé à l'île Maurice avec son frère. Souhaitant mettre en place une liaison maritime entre l'île Maurice et Aden, et ayant le désir de recruter certains travailleurs pour leur compagnie, Henri Lambert se rend donc pour la première fois dans la ville en 1855[237]. Il voyage dès lors dans plusieurs espaces de la mer Rouge et du Golfe d'Aden dont Zeila, Tadjoura, Mokha, ou Hodeïda notamment. C'est probablement à la suite d'échanges entre son frère Joseph Lambert et le Ministre des affaires étrangères français que la décision est prise de le nommer premier agent consulaire français à Aden[238]. Agence alors sous la dépendance de Calcutta. Son souhait d'entrer dans le corps consulaire et donc de devenir agent de carrière ne se réalisant pas, il démissionne dès 1859 et est assassiné quelques mois plus tard. L'important est ici de souligner, que déjà, son rôle était avant tout d'obtenir des informations commerciales sur la région comme le lui signifiait alors le

236 Philippe Videlier, *Quatre saisons à l'hôtel de l'univers*, Paris, Gallimard, 2017, p 78.
237 Roger Joint-Daguenet, *Aux origines de l'implantation française en mer rouge : vie et mort d'Henri Lambert, consul de France à Aden (1859)*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1992, p 43
238 Roger Joint-Daguenet, *Ibid*, p 82.

consul de France à Calcutta, G. Boilleau[239]. En 1868 l'agence d'Aden passe sous la dépendance de Bombay. En 1881, elle devient un Vice-consulat à la suite notamment de la mauvaise conduite du représentant de la Compagnie des M-M Mr Delagenière, envers certains commandants de navires de guerre, qui était alors responsable de l'agence[240]. Il semblerait d'ailleurs que celui-ci n'était pas apprécié de ses collaborateurs des M-M puisque l'on retrouve une critique à son égard en 1883 selon laquelle il se refuse à former un débutant « m*ais cela ne paraît pas concorder avec ses dispositions*[241] ». En 1903, le Vice-consulat d'Aden se transforme à nouveau en agence consulaire et ceci jusqu'en 1941, où elle est finalement confiée à un agent de carrière. En ce qui concerne Hodeïda, le contexte d'implantation n'est pas moins différent puisqu'à l'ouverture du poste, en 1880, celui-ci est confié à des agents issus du commerce, néanmoins, pour la période qui nous intéresse particulièrement, le Vice-consulat n'est ouvert que pour la période 1912-1914. Hodeïda se trouve durant cette période dans la partie du Yémen contrôlée par les ottomans, tandis qu'Aden est dans la partie gérée par les britanniques. Ce sont donc deux fonctionnements différents dans un même pays dont l'intérêt apparaît essentiellement comme un enjeu stratégique. Ces deux ports sont en effet les principaux lieux de commerce ce qui en fait un espace idéal d'implantation diplomatique comme nous l'avons précédemment étudié. Cependant, les différentes successions de fermetures puis de réouvertures sous d'autres statuts peuvent témoigner de certaines fragilités relatives à leurs fonctionnements. Ces deux postes sont en effet dépendants de ces deux autorités ce qui constitue certaines perturbations relative au contexte d'implantation. Le poste d'Hodeïda notamment, reste limité dans ses actions par les juridictions ottomanes et les tensions pouvant apparaîtrent au début du XX^{ème} siècle dans cet espace. Dès son implantation, le Vice-consulat connaît en effet de nombreuses difficultés, en particulier pour trouver un lieu afin d'établir le poste diplomatique[242]. En 1914 les tensions se sont énormément accrues, et au début de la première guerre mondiale, les relations se compliquent fortement comme en témoigne l'agent consulaire Mr Roux : « *Les Turcs annonçaient avec plaisir dès le début des hostilités les victoires allemandes et autrichiennes et refusaient systématiquement moindre crédit aux succès français*[243] » et font de la même manière, œuvre de propagande. Les relations sont rapidement rompues et mènent donc à la fermeture du poste le 5 novembre 1914 comme l'indique une lettre officielle au gouverneur ottoman d'Hodeida[244].

239 Roger Joint-Daguenet, *Ibid*, p 133.

240 Archives du CADN, Aden, 2MI3214, ,Lettre du vice-consul de France à Aden au MAE, Novembre 1898.

241 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1883, Agent Delagenière, commentaire du directeur de la compagnie des M-M.

242 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3160, Lettre du vice-consul français à Hodeïda, à l'Ambassade de France à Constantinople. 10 avril 1913.

243 Archives du CADN, Hodeida, 2MI3156 « Registre des télégrammes » , Télégramme du vice-consul de France à Hodeida à l'Ambassade de France à Constantinople, 23 août 1914.

244 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3155, Lettre sur la fermeture du Vice-consulat de France à Hodeïda. 5 novembre 1914.

Le poste d'Aden est quant à lui davantage favorisé par la stabilité présente au sein de ce territoire du fait de la présence britannique qui défend intensément sa colonie de tout troubles extérieurs, notamment ceux émanent de l'*hinterland* yéménite.

2. La fonction consulaire des postes : Une réelle influence ?

La plupart des correspondances entretenues par ses deux postes se caractérise par des échanges avec deux autres principaux consulats. Le poste d'Aden entretien notamment une importante correspondance avec la ville de Bombay, puisque le poste est sous sa juridiction, mais également avec l'agent consulaire de Djibouti. Nous le comprenons, face à ces deux postes éminents, l'utilité de l'agence consulaire d'Aden pourrait s'avérer accessoire dans la mesure où elle demeure dépendante d'autres consulats et d'autant plus dans ce pays où la France ne détient aucun rôle politique. Néanmoins, cette idée d'une agence spectatrice qui serait finalement secondaire, est à bannir puisque celle-ci joue au contraire un rôle de liaison entre les autres agences et reste aussi importante au Yémen étant donné la communauté française, en particulier commerciale présente au sein du port. Elle demeure ainsi un témoignage de l'activité présente en mer rouge, mais aussi des intentions françaises à l'égard du territoire. Dès 1903, le ministère français de la marine investit l'agence de certains droits, dont notamment : « *Concourir et veiller à la complète exécution des lois, Ordonnances, et Règlements sur la police de la navigation. Vous êtes en outre autorisés à faire, dans le cas de naufrage des navires du commerce français, tous les actes administratifs*[245] ». Nous retrouvons ainsi de nombreux documents se référents aux naufrages de différents navires, et aux procédures qui en découlent. Outre ces aspects maritimes, l'agence d'Aden est aussi responsable de nombreuses tâches administratives telles qu'on les retrouve finalement dans la plupart des postes consulaires. Dès 1903, elle détient les pouvoirs notariés et d'états-civils complets, ainsi que les dépôts, les pouvoirs judiciaires du Décret du 22 septembre 1854, ainsi que le droit de correspondre avec le Département[246]. En 1910, elle obtient aussi le pouvoir d'immatriculation[247].

Outre ces éléments formels et administratifs, les différents agents présents au poste consulaire d'Aden fournissent en particulier à partir de 1909 et jusqu'en 1940, avec cependant des années sans documents, de nombreux rapports très détaillés sur la situation présente au Yémen ainsi que dans

245 Archives du CADN, Aden, 2MI3206, Le Ministère de la Marine à l'agent consulaire de France à Aden, 24 décembre 1903.

246 Alain Rouaud, « Aden et la correspondance des Consuls 1850-1900 », dans Christiane Gandossi-Villain et Eric Rieth, *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherche*, Paris, Ed. Du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2001, p 451.

247 Alain Rouaud, *Ibid*, p 450.

l'ensemble de la mer Rouge à destination du Ministre des Affaires étrangères de Paris. Ils y développent ainsi en particulier les différentes tensions existantes, les bouleversements politiques, y font des descriptions sociales des populations présentes, décrivent les rivalités entre états, présentent les transformations de la ville d'Aden, et développent évidemment l'aspect économique de la région[248]. En 1910, l'agent consulaire Maurice Riès écrit notamment un rapport sur la ville d'Aden, fournissant ainsi une importante description de la ville et de ses projets d'aménagements, notamment sur la question de mettre en place l'eau potable[249]. Ces rapports, nous offrent aussi de nombreuses informations permettant d'observer les fluctuations importantes que connaît le Yémen en terme de changement politique en particulier en ce qui concerne le Yémen du Nord et ses instabilités. Sont ainsi décrits les différentes tribus présentes et leurs relations parfois difficiles avec les Ottomans en particulier au début du XX^{ème} siècle. Néanmoins, peu d'informations portent sur l'action française au Yémen ou tout simplement sur la communauté française implantée sur le territoire.

Dans un autre registre, ils peuvent aussi être responsable de la diffusion culturelle française au Yémen. En 1921, nous apprenons notamment que le Ministère des Affaires étrangères souhaite diffuser des journaux français à Aden, le seul lieu possible semble alors être « L'Union Club » à Steamer Point, fréquenté par les notables de la ville[250]. C'est d'ailleurs au sein de ce club, qui regroupe alors de nombreux commerçants, qu'A. Besse souhaite être intégré. Il s'agit en effet de l'un des rares clubs présent au sein de la colonie britannique, qui représente donc, nous le comprenons, un lieu important d'échange où diffuser la presse française peut-être évidemment intéressant. En 1923 de la même manière, le consul de France à Bombay demande à l'agent d'Aden de diffuser certains documents réalisés par l'État français : « *Le Gouvernement Français vient de faire procéder à la publication de certaines brochures de propagande, sur les origines de la guerre et sur l'effort accompli par la France pour réparer les dommages de guerre. J'ai l'honneur de vous en adresser quelques exemplaires et de vous prier de bien vouloir en assurer la diffusion auprès des journaux importants d'Aden*[251]». Toujours dans cette idée de développer l'influence culturelle française, l'agence tend à vouloir s'implanter concrètement, notamment par le souhait de mettre en place un cinéma par un commerçant français[252]. De la même manière pour le poste d'Hodeïda, est

248 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, De nombreux dossiers sont rédigés par les agents consulaires français présent à Aden entre 1909 et 1940.
249 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE , 1er janvier 1910.
250 Archives du CADN, Aden, 2MI3215,Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 29 avril 1921.
251 Archives du CADN, Aden, 2MI3208, Lettre du consul de France à Bombay à l'agent consulaire de France à Aden, 13 avril 1923.
252 Archives du CADN, Aden, 2MI3212, Le gouverneur de la côte française des Somalis à l'agent consulaire de France à Aden, 25 février 192(1)?

étudié l'idée de mettre en place une Alliance française, afin de diffuser la langue française, en particulier via l'ouverture d'une école[253]. Ainsi, même si cette influence culturelle française s'avère assez mineure, des efforts sont toutefois à remarquer.

En ce qui concerne l'influence politique française au Yémen, nous remarquons peu de réelles implications pour le tout début du XX^{ème} siècle, aussi bien pour le poste d'Aden que celui d'Hodeïda. Bien que les différents troubles, notamment entre les tribus yéménites et les ottomans soient consignés, c'est surtout d'un point de vue extérieur que les français observent les événements. S'intéressant en particulier aux agissements des britanniques au Yémen pour cette période et à leur gestion des conflits présents au sein de l'*hinterland* yéménite, les français montrent davantage leur inquiétude que leur volonté d'agir d'une quelconque manière. Les relations diplomatiques avec le Yémen du Nord semblent assez superficielles et détachées de toute réelle implication dans un premier temps. Nous pouvons seulement citer comme exemple en 1912, qu'à la suite des hostilités entre les Ottomans et les « Héllènes », c'est l'agent français en poste à Hodeïda qui est le seul responsable en charge de faciliter le départ des Grecs depuis le Yémen du Nord[254].

Nous le comprenons, il y a peu de réelles échanges entre Français et Ottomans sur le territoire. De plus, depuis 1911, avec le traité de Da'an signé par les Ottomans, l'Imam Yahya affirme sa souveraineté sur le Yémen du Nord en opposition avec les Ottomans. Sa politique est dès lors de rejeter toute mondialisation et de mener le territoire à un certain isolationnisme.[255] Et ceci, encore davantage à partir de 1918, où il affirme clairement sa volonté d'autarcie, bien que celui-ci ne soit cependant pas totalement retiré des échanges.[256] C'est finalement principalement à partir de la fin de la première guerre mondiale que l'on observe une augmentation réelles des intérêts politiques français pour le Yémen via le poste consulaire d'Aden, le poste d'Hodeïda étant fermé à la veille du conflit. A partir de 1918, les français semblent avoir de bonnes relations à la fois avec les britanniques, mais aussi avec l'Imam Yahya. Celui-ci envoie par exemple une lettre au président de la République française afin de l'aider à affirmer sa souveraineté face aux britanniques en 1919, en ce qui concerne notamment le port d'Hodeïda alors occupés par ces derniers depuis 1918[257]. Nous observons par ailleurs un accroissement des échanges entre l'agent consulaire d'Aden et le Ministère

253 Archives du CADN, Hodeida, 2MI3158, Le secrétaire général du Conseil de l'Administration de l'Alliance Française au vice-consul de France à Hodeïda au vice-consul d'Hodeïda. 7 janvier 1912.
254 Archives CADN, Aden, 2MI3156, Registre des télégrammes : Télégrammes du MAE (Bompard) au consul Français d'Hodeïda, 12 novembre 1912.
255 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen : De l'Arabie heureuse à la guerre*, Paris, Fayard, 2017, p 44.
256 Laurent Bonnefoy, *Ibid*, p 12-13.
257 Archives du CADN, Aden, 2MI3205, Lettre de l'Imam Yahya au Président de la République Française. 12 janvier 1919.

des Affaires étrangères à partir du début de la première guerre mondiale. Cela s'explique en particulier par la présence ottomane sur le territoire du Yémen du Nord, alors ennemi de la coalition. Ces tensions, vont d'ailleurs renforcer les liens entre français et britanniques pour la période, puisque que l'agent français Adolphe Riès se trouve au cœur des négociations d'après guerre entre les Britanniques et les représentants turcs[258]. Bien que non concernée directement par ces événements, la France a tout de même joué ce rôle d'intermédiaire ce qui prouve son implication dans le territoire. Les années 1920 marquent de la même façon un réel intérêt français dans cet espace, de par un suivi attentif des différents troubles et la production de nombreux rapports ayant pour destinataire le Ministère des Affaires étrangères. De même, il semblerait que la France envisage de s'investir plus particulièrement au sein du Yémen du Nord, malgré « *la ferme résolution de l'imam Yahya de prévenir toute emprise étrangère*[259] » comme en témoigne un rapport de la compagnie des M-M en 1929 : « *Il* [Le gouvernement français] *suit très attentivement les questions arabes […] mais j'ai l'impression que c'est beaucoup plus pour des raisons politiques que dans un but économique. […] Il reste toutefois à savoir si notre programme colonial n'est pas déjà tellement chargé qu'il nous soit difficile de songer entreprendre une telle œuvre de patience et de longue haleine.*[260] » Par la suite cependant, à partir des années 1930 et à la veille de la seconde guerre mondiale, son influence se fait moindre. En 1936, un décret retire à l'agence d'Aden (mais aussi à d'autres consulats) son attribution en ce qui concerne les états-civils ainsi que les actes notariés, qui furent alors transmis au Consulat de Bombay[261]. Le 1er avril 1937, lorsque Aden devient une colonie indépendante, « *Aden Colony* », et n'est donc plus rattachée à l'administration des Indes[262], cela n'a cependant pas de réelle conséquence pour l'agence française d'Aden. La politique française à l'égard du Yémen semble ensuite se contenter d'observer la préparation anglaise en cas d'éclatement du conflit, en particulier à partir de 1939[263]. L'agence consulaire d'Aden fermant ensuite ses portes en 1941, nous n'avons donc pas de renseignements sur la période, mais cette fermeture peut toutefois témoigner d'un certain épuisement du rôle joué par l'agence consulaire française au Yémen, en matière de politique.

---

258 Plun-Rossignol, Louise, *La présence diplomatique française au Yémen. De l'histoire consulaire d'Aden et d'Hodeida 1857-1928*, mémoire de master 1, 2019. p 52.

259 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929 « Secrétariat », nom de l'agent illisible.

260 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929 « Secrétariat », nom de l'agent illisible.

261 Anne-Sophie Cras, A*rchives des Consulats de France au Yémen, répertoires numériques, Aden (1858-1942) Hodeida (1880-1914)*, Centre national des archives du Yémen, Centre français d'archéologie et de sciences sociales de Sanaa, 2007. p 4

262 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 1er avril 1937.

263 Archives du CADN, Aden, 2MI3215,Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, ? Janvier 1939.

II) Les rapports au commerce.

1. Le commerce comme enjeu majeur des préoccupations diplomatiques.

Si les enjeux politiques français envers Aden restent moindres, ce sont avant tout les aspects commerciaux qui se trouvent être privilégiés au sein des échanges et en particulier la volonté de s'implanter économiquement dans la région. Nous l'avons vu, c'est ce motif qui pousse le gouvernement à ouvrir une agence consulaire à Aden en 1857 de la même façon que l'Agence d'Hodeïda en 1880. Concernant Aden, nous ne disposons malheureusement plus des archives de l'agence d'Aden correspondant aux affaires maritimes et commerciales de la période allant de 1882 à 1941. Cette perte s'avère être énormément dommageable pour notre étude, mais nous pouvons toutefois déceler à travers les archives existantes, cette tendance où l'économie reste un enjeu crucial. Pour Hodeïda, nous pouvons observer qu'il est clairement défini dès le départ, que le principal intérêt est d'avoir une représentation sur place afin de protéger les commerçants présents sur le territoire. Dès cette période, se sont de nombreux rapports commerciaux qui sont donc transmis au Ministère des Affaires étrangères[264]. Au début du XX^{ème} siècle, ces motivations n'ont pas changé, c'est bien l'enjeu que le commerce représente au sein de cet espace stratégique qui s'avère être déterminant dans les correspondances entre les agents consulaires et le gouvernement français notamment. Dès 1909, la construction d'un chemin de fer reliant les villes d'Hodeïda et de Sanaa est au cœur des correspondances issues du poste d'Hodeïda.[265] En effet, la construction de ce chemin de fer offre de nombreuses possibilités pour le transport de différentes marchandises au sein du Yémen. La construction est d'ailleurs confiée à un ingénieur français, du nom de Beneyton, mais les compagnies françaises se retirent de ce projet dès 1911[266]. La France est parfaitement consciente de l'importance d'avoir une position en mer Rouge. En 1913, l'agent consulaire d'Hodeïda en témoigne d'ailleurs : « *Il ne tient qu'à nous de prendre nos précautions pour ne pas être pris au dépourvu quand le moment viendra de protéger plus efficacement nos intérêts dans la mer Rouge et d'y consolider notre positio*n [267]». La même année, toujours dans cette ville, le projet d'une expédition française au sein des hauts-plateaux de l'Arabie est de même envisagé. Un certain Vicomte de Breuil, apparemment membre de la société de géographie, affirme avoir été dans ces régions, où le

264 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3145, Envoi de renseignements commerciaux. Vice-consul de France à Hodeïda au MAE, 15 mars 1889.
265 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3153, «Construction du chemin de fer Hodeïda-Sanaa », 1909-1912.
266 Juliette Honvault et Patrice Chevalier, *Des Français au Yémen 1709-2009*, Sanaa, CEFAS, 2009. p 68.
267 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Minute expédié, Vice-consulat de France à Hodeïda, 12 février 1913. .

commerce pourrait être développé : « *Il nous assura de la fertilité du pays et nous demanda l'envoi d'une mission là-bas, pour appuyer et affermir son prestige et exploiter les richesses du sol* [268]» écrit un membre de la future potentielle expédition. Ce dernier demande ainsi au Vice-consul d'Hodeïda son avis sur la possibilité de mener cette expédition : « J*'ai donc l'honneur de venir vous demander s'il existe des précisions sur ces régions, si ce n'est pas le désert torride, tel que nous le supposons, mais une Arabie Heureuse. […] J'ai rencontré hier aux Affaires étrangères , votre collègue le Consul de Messoul qui m'a confirmé qu'il y avait dans ces territoires, énormément à faire pour les français* [269]». Cet exemple témoigne une nouvelle fois, de cet intérêt pour les représentants français en vue de faire des affaires commerciales, mais aussi, une fois encore, de l'idée d'une Arabie Heureuse qui serait profitable. La fiabilité de ce vicomte s'avérera finalement compromise et il sera même expulsé d'Aden suite à des affaires de fraudes.[270] Aucune expédition ne sera finalement entreprise par les français. Un autre exemple concernant Hodeïda, est cette fois-ci une lettre personnelle de l'agent Paul Nalin de la Compagnie des M-M en 1914, qui souhaite parler de son projet d'ouvrir une ligne maritime entre Hodeïda, Aden et Djibouti, qui remercie de la considération du gouvernement français dans sa requête : « *C'est, je suppose, grâce aux démarches que vous avez dû faire au Ministère*[271] ». Nous retrouvons de la même manière plusieurs réclamations de commerçants demandant alors au Vice-Consul d'Hodeïda, de régler certains problèmes concernant notamment des marchandises réquisitionnées et des dédommagements. Par exemple, en 1913, plusieurs commerçants dont la maison d'Antonin Besse demandent réparation suite à une erreur des autorités locales, c'est à dire des Ottomans, au Vice-consulat d'Hodeïda. Réclamations alors transmises à l'ambassade de France à Constantinople. Ces divers exemples, loin d'être négligeables, tendent en effet à montrer à la fois le réel investissement du Vice-consulat en ce qui concerne les aspects commerciaux et son implication réelle dans le développement économique des ressortissants français présents sur le territoire. Nous le comprenons aisément, la question du commerce et des éventuels développements français dans cette partie du Yémen du Nord sont d'un intérêt indéniable pour les agents consulaires présents à Hodeïda, ainsi que pour le gouvernement français qui s'intéresse de près aux différentes possibilités d'implantation.

268 Archives du CADN, 2MI3156, Hodeïda, Lettre de l'Union du Capital et du Travail au vice-consul de France à Hodeida, 11 octobre 1913.

269 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Lettre de l'Union du Capital et du Travail au vice-consul de France à Hodeïda, 11 octobre 1913.

270 Archives du CADN Hodeïda, 2MI3156, Lettre de la Compagnie des M-M au vice-consul de France à Hodeïda, 3 avril 1914.

271 Archives du CADN, Hodeïda 2MI3156, Lettre de la Compagnie des M-M au vice-consul de France à Hodeïda, 3 avril 1914.

De la même façon pour Aden et le Yémen du Sud, ce sont rapidement les enjeux commerciaux qui sont évoqués. Il est cependant assez difficile ici d'établir une chronologie significative, étant donné les nombreuses lacunes de ces archives. Il s'agit donc davantage de donner divers exemples qui illustrent cet intérêt pour le commerce. Dès 1903, il semblerait que soit présent à Aden un conseiller de commerce extérieur[272], sous la direction du Ministère du commerce français, mais nous n'avons que peu d'informations à ce sujet et il semblerait que sa présence n'ait pas duré. En 1908, le Ministère du commerce demande à l'agent d'Aden de bien vouloir lui transmettre les réponses à un questionnaire élaboré dans le but de répertorier les différents commerçants présents sur le territoire yéménite afin de compléter le registre des Annales du Commerce Extérieur[273]. Malheureusement, une fois encore, nous ne disposons pas de la réponse du représentant diplomatique d'Aden. En 1910, l'agent consulaire rédige un rapport détaillé au Ministère des Affaires étrangères concernant les nouvelles taxes en vigueur pour les commerçants du port[274]. Ces exemples, peuvent ainsi manifester de l'intérêt précoce du gouvernement français pour le commerce présent au Yémen, mais il est indéniable que ces informations apparaissent incomplètes étant donné que nous ne disposons pas des réponses au sein de ces correspondances.

Le gouvernement français est par ailleurs très attentif au traitement de ses commerçants. En 1911, lorsque les Ottomans souhaitent mettre en place des mesures contre la contrebande d'armes où ils seraient notamment menés à visiter les navires marchands, le Ministère des Affaires étrangères, met en place ses propres conditions : « *Le gouvernement de la République, se conformant aux stipulations des traités existant entre la France et la Porte ottomane ne saurait admettre que des navires français soient visités, dans les eaux territoriales turques, hors de la présence de nos consuls qui sont les seuls compétents pour procéder à une perquisition à bord des dits navires*[275] ». Il demande par la même occasion aux représentants diplomatiques d'avertir les commerçants français présents au Yémen de ces mesures. Cette intervention diplomatique, mène finalement à un accord avec les Ottomans, et seuls les navires apparaissant suspects à ces derniers sont susceptibles d'être visités avec la présence obligatoire d'un représentant consulaire français[276]. De la même façon, l'agence d'Aden semble être relativement investie et présente pour ses commerçants, lorsque ceux-ci éprouvent différentes difficultés. De nombreuses réclamations concernant des marchandises

272 Archives du CADN, Aden, 2MI3205, Lettre du MAE à l'agent consulaire français d'Aden, 1903.
273 Archives du CADN, Aden, 2MI3206, Lettre du Ministère du Commerce et de l'Industrie des postes et des Télégraphes au consul de France à Aden, 26 juin 1908.
274 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France d'Aden (Maurice Riès) au MAE, 1er janvier 1910.
275 Archives du CADN, Aden, 2MI3205 Lettre du MAE à l'agent consulaire de France à Aden , 24 février 1911.
276 Archives du CADN, Aden, 2MI3205, Lettre du Ministère des Affaires étrangères à Monsieur Riès, agent consulaire de France à Aden, 13 juillet 1911. .

notamment sont en effet adressés à l'agence. Celle-ci tâche de trouver des solutions aux divers problèmes. En témoigne une lettre de la Chambre de commerce de Nice par exemple, qui fait part du fait que l'agent d'Aden aurait souhaité régler un différent : « *Nous sommes toujours heureux de rendre service aux négociants et aux industriels dans leurs difficultés, et pour vous être agréable, nous intervenons encore une fois*[277] ». Les agents consulaires tentent en effet de faciliter le commerce entre les différents ports de la région notamment. En 1915, pendant la première guerre mondiale, un accord est mis en place entre les autorités d'Aden et celles de Djibouti dans le but de réglementer les autorisations d'exportations sur le Yémen. L'agent consulaire d'Aden, fait donc le lien entre ces autorités afin de permettre aux commerçants d'exporter leurs marchandises plus aisément durant cette période de tensions[278]. En 1916, le MAE recommande aux agents consulaires de s'intéresser davantage à l'Association Nationale d'expansion économique crée la même année, qui représenteraient notamment des avantages certains pour le commerce français à l'étranger et pris donc l'agent consulaire d'Aden de se mettre en contact avec cette dernière[279]. A partir des années 1920, nous voyons d'ailleurs encore davantage cet intérêt français puisque le Ministère des Affaires étrangères demande des informations portant sur « *Les possibilités qu'ont les commerçants Européens pour l'achat à l'origine des produits exportés du port d'Aden*[280] ». L'agent du poste consulaire décrit alors le fonctionnement commercial du port d'Aden en expliquant notamment les processus d'importation des marchandises, mais fait aussi l'éloge de la ville pour sa praticité : « *Aden est bien le seul marché où les maisons exportatrices puissent trouver les éléments de transactions correspondant à l'importance de leur affaires, en même temps que la possibilité de chargements réguliers et de communications rapides avec les différents marchés mondiaux* [281]». En 1933, le ministère français de la marine s'intéresse particulièrement à la mise en place « *d'un marché permanent pour la fourniture de mazout à Aden*[282] » et annonce prendre en compte les recommandations de l'agent consulaire du poste d'Aden. Le manque de continuité au sein de ces archives ne nous permet donc pas de dégager de réelles cohérences à la fois dans les échanges, mais aussi dans un sens plus chronologique qui permettrait réellement d'observer l'évolution de ces diverses considérations françaises pour le commerce. Toutefois, ces divers éléments accumulés tendent à prouver que l'aspect mercantile est bien au centre de ces enjeux diplomatiques français à

277 Archives du CADN, Aden, 2MI3214, Lettre du Président de la Chambre de Commerce de Nice à l'agent consulaire de France à Aden, 22 février 192?.
278 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire français d'Aden au MAE, 25 octobre 1915.
279 Archives du CADN, Aden,2MI3205, Lettre du MAE aux agents diplomatiques et consulaires de France à l'étranger, 16 octobre 1916.
280 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire français à Aden au MAE, 11 juin 1925.
281 Archives du CADN, Aden, 2MI3215.Lettre de l'agent consulaire français à Aden au MAE, 11 juin 1925.
282 Archives du CADN, Aden, 2MI3206, Lettre du Ministre de la Marine à l'agent consulaire français à Aden, 19 juin 1933.

l'égard du Yémen. Une fois encore, ces rapports vis à vis du territoire restent superficiels et uniquement attachés aux potentiels bénéfices réalisables sur l'espace en question. Nous remarquons donc déjà ici, cette continuité dans les rapports franco-yéménites. Qu'il s'agisse d'écrivains, de commerçants ou même d'agents diplomatiques, les rapports demeurent assez centrés sur les éventuels profits, et peu d'intérêts pour le territoire en lui-même transparaissent finalement.

En témoigne d'ailleurs l'énorme intérêt des autorités françaises pour le territoire de Cheikh Said, « *Cette petite terre, que nous devrions pouvoir dire française*[283] » comme le souligne Henry de Monfreid. Dès ce début du XX^{ème} siècle, nous observons en effet des préoccupations pour cette affaire, dont les origines remontent au XIX^{ème} siècle. Les français, malgré leurs velléités, ne sont jamais parvenus à acheter ce territoire et il n'est donc jamais devenu légalement une propriété française[284]. Cependant, des questionnements concernant cet espace, sont encore présents pour notre période. En 1913 notamment, un dossier est ouvert portant sur cette affaire au sein du poste d'Hodeïda. Une minute expédié par l'agent consulaire du poste, est transmise à l'agent consulaire d'Aden : « *Je vous serai très obligé de vouloir bien me faire parvenir une copie intégrale des documents que vous possédez dans vos archives se rapportant à la question de Cheik Said*[285] ». La réponse est alors qu'il n'y a que peu d'archives disponibles sur ce sujet, seulement trois actes sont en effet répertoriés[286]. Nous apprenons ainsi qu'en 1868, un premier accord avait été passé entre M. Poilay et Mas et le Sheikh Ali Tabatt Daurein, le propriétaire du territoire de Bab el Mandeb, avec pour témoin le vice-consul d'Aden. La somme de 80 000 Thalers est demandée, et l'acheteur dispose d'un délais de six mois pour la payer. L'année suivante, c'est un nouvel acheteur du nom de Bonaventure, un négociant à Aden, qui figure sur l'acte de promesse de vente. Toujours en 1869, c'est un autre contrat qui est une nouvelle fois établit entre le vice-consul de France à Aden, agissant au nom des associés Bazin, Rabaud Frères et Van der Brouck, avec un nouveau délai de paiement prolongé jusqu'en décembre 1870[287]. D'une part, nous observons la réelle implication du Vice-consulat dans la volonté d'acquérir ce territoire. D'autre part, nous observons aussi les différentes tentatives pour acquérir ce territoire qui n'ont finalement jamais abouti. Pourtant, encore en ce début de XX^{ème} siècle, cette affaire de Cheikh Saïd demeure une source d'interrogation pour

283 Henry de Monfreid, *Les secrets de la mer Rouge*, Paris, Grasset, 1991, p 15.
284 Juliette Honvault et Patrice Chevalier, *Des français au Yémen*, p 63.
285 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Minute expédié du vice-consul français à Hodeida à l'agent consulaire français d'Aden, 10 octobre 1913.
286 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Lettre de l'agent consulaire français à Aden au vice-consul français à Hodeïda, 10 février 1913.
287 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156 Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au vice-consul de France à Hodeida, 10 février 1913.

les agents consulaires français. Le 26 novembre 1913, un article est d'ailleurs publié au sein du journal L'Éclair concernant ces incompréhensions. L'article, intitulé : « Le mystère de Cheikh-Said », rend compte des propos tenu par l'agent consulaire d'Aden, Maurice Riès, sur ce territoire. Selon lui, « *L'affirmation de nos droits sur Cheikh Said, mérite quelques sacrifices. Quelle superbe position maritime au milieu de cette riche province du Yémen dont l'Europe se disputera demain la possession et la mise en valeur !*[288] ». Cet article témoigne d'un long éloge de cet espace du Yémen , mais une fois encore rien n'est clairement défini concernant la question de sa propriété française. En 1914, une minute est expédiée par l'agent d'Hodeïda à Paris stipulant : « *J'attire très confidentiellement votre attention sur les mesures anglaises à Bab-el-Mandeb visant Cheik-Said*[289] ». La réponse est alors, que le gouvernement britannique est au courant des droits dont les français disposeraient sur ce territoire. Toutes ces incertitudes se poursuivent jusque dans les années 1930, où un accord semble finalement être trouvé. En effet, signant en 1936 un accord avec l'Imam Yahya, les français ne revendiquent aucunement leurs prétentions sur le territoire de Cheikh Saïd, et renoncent ainsi à une quelconque implantation, ce qu'ils réaffirment en 1939[290]. Cet exemple nous permet ainsi d'observer les prétentions économiques françaises pour la région qui ont ici énormément impliquées les agents diplomatiques dans le traitement de cette affaire, et montre par la même occasion l'importance de ces velléités de par la durée de ces échanges. Les autorités françaises, souhaitent donc encourager leurs commerçants à s'implanter sur le territoire, et sont donc prêts pour cela, à s'investir concrètement. Toutes ces nombreuses correspondances diplomatiques étudiées, qui se sont entretenus entre les différentes instances du gouvernements français et le poste consulaire d'Aden concernant les aspects économiques, contribuent à renforcer l'idée d'une réelle implication consulaire française sur le territoire yéménite. Loin d'être anecdotiques, ces exemples témoignent au contraire des efforts concrets des autorités pour favoriser, défendre et développer leur implantation commerciale dans la région. Il apparaît en effet clairement qu'il s'agit de la motivation principale des différents échanges étudiés. Les commerçants français peuvent donc s'appuyer sur ces instances diplomatiques, qui renforcent par la même occasion leurs positions personnelles et consolident leurs pouvoir en assurant notamment une défense de leurs intérêts.

2. Caractéristiques du poste et personnel d'agence.

288 Archives du CADN, Aden, 2MI3221, Artcle du journal l' Eclair du 26 novembre 1913, intitulé « Le Mystère de Cheik Saïd ».

289 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Minute expédié par le vice-consul de France à Hodeïda à « Diplomatie Paris », 16 juillet 1914. .

290 Archives du CADN, Aden, 2MI3221. Le MAE à l'agent consulaire de France à Aden, 18 juillet 1939.

Les liens de ces postes consulaires d'Aden et d'Hodeïda avec le commerce, se trouvent encore davantage renforcés par le fait que les agents, en particulier pour Aden, soient dans le même temps des négociants. Nous l'avons observé, dès l'ouverture de ces agences, respectivement en 1857 pour Aden et en 1880 pour Hodeïda, les postes consulaires sont confiés non pas à des agents de carrière, mais bien à des commerçants présents au Yémen. De plus l'ouverture de ces agences est avant tout liée au désir de ces négociants de pouvoir être représentés mais aussi protégés par leur gouvernement. Néanmoins, il est nécessaire de souligner que ces postes ne sont pas toujours confiés à des ressortissants français. Pour Hodeïda notamment, c'est un puissant commerçant de la région, de nationalité grecque, qui devient titulaire du poste jusqu'en 1912, Anastase Liviérato[291]. Ce dernier, lorsqu'il n'est pas présent au Yémen, confie l'agence à d'autres négociants de sa société. Il semblerait de même qu'un agent consulaire puisse être responsable de plusieurs agences diplomatiques de nationalités différentes. En 1923 par exemple, l'agent consulaire d'Aden, qui appartient alors à la Maison Riès, demande au Consul de Bombay s'il peut gérer le Vice-consulat de Russie ainsi que celui d'Espagne à Aden. Concernant le Vice-consulat Russe il semblerait que celui-ci était déjà entre les mains des négociants de cette maison puisque le Consul de Bombay notifie « *Vous vouliez bien me confirmer que la Maison Riès et fils remplissait depuis longues années cette charge* [292]». Il n'y a donc rien qui empêche un agent consulaire de gérer plusieurs agences, ce qui peut évidemment poser des questions d'intérêts personnels et provoquer certains conflits d'intérêt.

Avant d'entrer dans les détails concernant les personnalités occupant les différents postes consulaires français au Yémen, il est toutefois nécessaire de comprendre les caractéristiques des postes en eux mêmes. En effet, la différence de dénomination entre agence consulaire et vice-consulat apparaît comme assez difficile à déceler, d'autant plus qu'au sein de ces archives diplomatiques, les dénominations attribuées aux agents sont assez floues.

291 Anne-Sophie Cras, A*rchives des Consulats de France au Yémen* , p 9

292 Archives du CADN, Aden, 2MI3208, Lettre du consul de France à Bombay à l'agent consulaire de France à Aden, 4 juin 1923.

La frise chronologique[293] de la page suivante, nous permet dans un premier temps, de faciliter la compréhension des différents bouleversements de statuts connus par les agences consulaires françaises au Yémen afin de plus d'éviter toute répétition redondante.

293 Figure 1 : Chronologie historique des transformations des postes d'Aden et d'Hodeida entre 1850 et 1950. Sources : D'après les renseignements obtenus de l'inventaire des sources d'Anne-Sophie Cras.

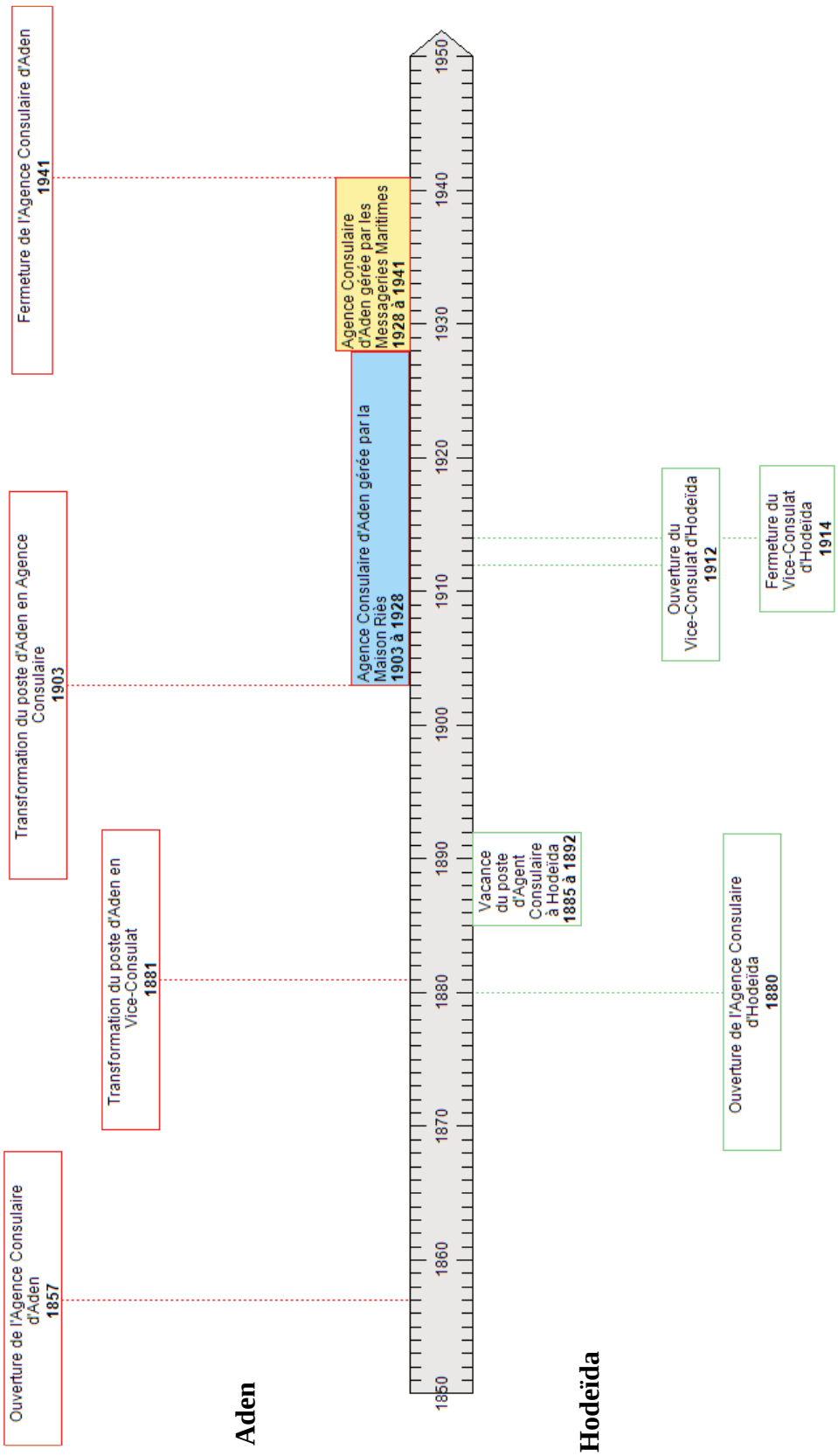


Illustration 5: Chronologie des postes consulaire d'Aden et d'Hodeïda entre 1850 et 1950

Nous l'observons ce sont de nombreux basculements de statuts qui se produisent entre la fin du XIX[eme] siècle et le début du XX[ème] siècle. En 1912, pour l'agence d'Hodeïda, un certain Honoré Roux est nommé vice-consul, et semble être un agent de carrière de seconde classe[294]. La création de ce Vice-consulat repose sur la volonté de posséder une agence plus solide sur place de par le développement des intérêts économiques de la région durant cette période. Les changements concernant Aden sont quant à eux beaucoup moins clairs et explicites. Si la place nécessiterait une représentation diplomatique de grande envergure, les faits sont contradictoires puisque en 1903 le poste redevient une simple agence consulaire probablement dans un souci économique[295]. Et, même lorsque des changements allant dans ce sens de vouloir augmenter les pouvoirs du poste adviennent, comme par exemple avec la transformation de l'agence en Vice-consulat d'Aden en 1881, où celui-ci est confié à des agents de carrière, les transformations devant accompagner cette évolution restent limitées. Les vacances du poste étant en effet assurées une nouvelle fois par des négociants sur place[296]. Ces hésitations se retrouvent par ailleurs au sein même des correspondances diplomatiques, où les dénominations des agents varient fortement. A titre d'exemple, en 1909, lorsque le poste consulaire d'Aden est alors sous le statut d'agence consulaire, le Ministre des Affaires étrangères s'adresse dans ses correspondances : « *A Monsieur Riès, Vice-Consul de France à Aden*[297] » et il semblerait d'ailleurs que celui-ci ait été nommé vice-consul par ce même ministère :« *Le gouvernement a bien voulu me confier le titre de Vice-Consul* [298]» écrit-il la même année. Cet exemple, bien loin d'être le seul, confirme la difficile caractérisation de l'agence d'Aden, qui n'a cessé d'être transformée à plusieurs reprises et qui sans l'être officiellement, à parfois joué le rôle d'un Consulat à part entière[299]. Ces bouleversements de statuts n'ont cependant pas engendrés de réelles conséquences sur la gestion de ce poste. En effet, qu'il s'agisse d'un Vice-consulat, ou d'une simple agence, la gestion de ce poste connaît une certaine continuité jusqu'en 1941, puisque ses représentants se trouvent être des négociants d'Aden ou des responsables de commerce et non des agents de carrière. En 1936, Le consul de France à Bombay exprime d'ailleurs : « *L'agent Consulaire d'Aden dispose de tous les pouvoirs spéciaux sans exception aucune, ce qui fait qu'il agit en véritable Consul de Carrière*[300] ».

294 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3160, Minute expédié par le vice-consul de France à Hodeïda au MAE.10 février 1914

295 Anne-Sophie Cras, *Archives des Consulats de France au Yémen*, p 4.

296 Alain Rouaud, *Aden et la correspondance des consuls*, p 444.

297 Archives du CADN, Aden, 2MI3205, Lettre du MAE à Monsieur Riès vice-consul de France à Aden, 7 avril 1909.

298 Archives du CADN, Aden, 2MI3225, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden à « Messieurs P.Bardey, E.Besse, G.Chandèze, H.Ducroux, Frères Maristes, La Rivière, Lucas, Roux, Vernay, Belleudy, P.Gariel, P.Nalin, Roux, Les Pères Franciscains, 1[er] décembre 1909.

299 Alain Rouaud, *Ibid*, p 444.

300 Alain Rouaud, Ibid, p 450. .

Concernant la représentation diplomatique par les négociants, une famille de commerçant en particulier, que nous avons déjà croisé dans notre chapitre précédent, témoigne d'une longévité impressionnante dans la gestion du poste d'Aden. En effet, dès 1897, Maurice Riès, le fondateur de la maison de commerce éponyme, devient le gérant du Vice-consulat d'Aden. Comme en témoigne le tableau exposant les différents gérants du poste consulaire d'Aden de la page suivante, il ne conserve pas ce poste de manière continuelle, mais revient cependant occuper cette fonction à intervalles réguliers avec d'autres négociants au moins jusqu'en 1903. Nous retrouvons notamment le commerçant César Tian (qui occupe le poste à cinq reprises) auquel Maurice Riès est associé jusqu'en 1909. A partir de 1903 et jusqu'en 1928, l'agence consulaire se trouve uniquement gérée par des négociants issus de la maison fondée par Maurice Riès. Lui-même occupe ce poste à trois reprises durant cette période, et le transmet de même à ses deux fils Adolphe et Paul Riès. Bien qu'un népotisme relatif puisse ici être déceler, cela ne semble poser aucun problème aux autorités consulaires, en particulier le Consulat de Bombay qui approuve ces événements. Celui-ci, écrit notamment lorsque Paul Riès succède à son frère en 1919, « *Je me félicite d'avoir à continuer avec vous les excellentes relations que ce consulat a toujours eues avec Messieurs votre père et votre frère. En ce qui concerne votre nomination, vous n'aurez qu'à la signaler aux autorités d'Aden* [301]». Paul Riès obtenait la gérance du poste consulaire d'Aden, suite à un congé de son frère Adolphe Riès qui rentrait en France pour raison de santé[302]. Ce dernier décède en 1920, comme nous l'apprend une lettre du gérant du Consulat de France à Bombay[303]. Paul Riès exerçait par ailleurs déjà des responsabilités consulaires, puisque l'on note, dès 1909, qu'il produisait des rapports en tant que « *Commis auxiliaire de l'Agence Consulaire de France à Aden* [304]». Après Paul Riès ce sont d'autres membres appartenant à la Maison Riès qui occupent donc le poste d'Aden jusqu'en 1928 comme nous pouvons le voir sur le tableau de la page suivante.

301 Archives du CADN, Aden, 2MI3208, Le vice-consul gérant du Consulat de France à Bombay à Monsieur Paul Riès agent consulaire de France à Aden, 25 juin 1919.

302 Archives du CADN, Aden, 2MI3208 Le vice-consul gérant du Consulat de France à Bombay à Monsieur Adolphe Riès agent consulaire de France à Aden, 14 mars 1919.

303 Archives du CADN, Aden, 2MI3208, Le gérant du Consulat de France à Bombay, à l' agent consulaire de France à Aden, 25 janvier 1920.

304 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport sur la situation au Yémen par Paul Riès, Commis auxiliaire de l'agence consulaire de France à Aden, Rapport de 1909.

Les représentants du poste Consulaire d'Aden entre 1897 et 1941[305]

Nom de l'Agent gérant du Vice-Consulat depuis 1897	Dates
Maurice Riès	1897/ Novembre 1898
Belabre	Novembre 1898/ Mai 1999
Maurice Riès	Mai 1899/ Janvier 1900
César Tian	Janvier 1900/ Décembre 1900
Maurice Riès	1901/ Novembre 1902
César Tian	Novembre 1902/ 1903
Nom de l'Agent gérant de l'Agence Consulaire depuis 1903	Dates
Maurice Riès	1903/ 1905
César Tian	Décembre 1905/ 1906
Maurice Riès Dont gérance de son fils Paul Riès	Novembre 1909/ 1914 1912/1914
Adolphe Riès	1914/ 1919
Paul Riès	1919
Marius Blanc	1920
Louis Descovitch	1921/ 1922
Marius Blanc	1922/1923
Louis Descovitch	1923/1924
René Candy	1924/1928
Edouard Chaize (Messageries Maritimes)	1928/ 1934
Raoul Rodenfuser (Messsageries Maritimes)	1935/ 1938
Hervé Labussière (Messageries Maritimes)	1938/1941.

Ce tableau, réalisé d'après les renseignement collectés par Anne-Sophie Cras dans son inventaire des sources d'Aden[306], nous permet de mieux visualiser la pérennité de gestion de l'Agence consulaire d'Aden par la Maison Riès. C'est en effet quasiment sur une période de trente années cumulées qu'elle exerce ce pouvoir de représentation diplomatique, qu'elle perd donc en 1928. A partir de cette année là, ce sont des agents de la Compagnie des M-M qui reprennent le poste jusqu'en 1941. Nous pouvons d'ailleurs souligner que cette compagnie avait déjà auparavant détenu ces fonctions, puisque dès 1859, un agent issu de cette société occupait le poste, ainsi que d'autres agents en alternance jusqu'en 1892.

305 Tableau 2 : Les représentants du poste Consulaire d'Aden entre 1897 et 1941
Source : D'après l'inventaire des sources d'Aden d'Anne-Sophie Cras.

306 Anne-Sophie Cras, *Archives des Consulats de France au Yémen.*

Ainsi, bien que l'ensemble de ces données puissent apparaître comme étant seulement factuelles avec finalement peu de dynamiques concrètes observables, l'ensemble des exemples étudiés tend à prouver que l'implantation diplomatique française au Yémen est avant tout centrée sur l'aspect commercial. Nous l'avons vu, malgré certains efforts en terme de politique et d'influence culturelle, les agences consulaires françaises à Aden et à Hodeïda, sont avant tout utiles aux commerçants français qui y trouvent notamment un lieu de défense de leurs intérêts. De plus, celles-ci permettent aux autorités françaises de conserver un regard permanent sur les dynamiques commerciales présentes au sein de cet espace. Cependant, ce chapitre nous a aussi permis de comprendre les certaines hésitations du gouvernement français à l'égard du territoire yéménite, caractérisées par des retraits, puis par des investissements qui s'illustrent notamment dans les changements de statut des postes consulaires. Enfin, observer de près le personnel qui compose ces agences affirme une nouvelle fois que cet enjeu économique est réellement au cœur des prétentions. Ces agences d'Aden et d'Hodeïda s'avèrent d'autant plus importantes qu'elles demeurent un appui considérable, face aux autres nations présentes sur le territoire qui constituent des rivalités indubitables. Ainsi, obtenir un poste consulaire pour ces négociants français apparaît comme un enjeu primordial face aux nombreuses concurrences présentes dans l'espace yéménite, comme nous allons à présent l'observer.

Chapitre 5 : Les rivalités marchandes et stratégiques.

I) Rivalités entre négociants français

1. Négociants et postes consulaires.

Nous l'avons vu au sein du précédent chapitre, les postes consulaires représentent un enjeu important de la vie commerciale française au Yémen. Profondément liés aux aspects commerciaux par leurs actions et leurs intérêts économiques pour la région, ils le sont d'autant plus par leurs représentants qui maintiennent leur activité marchande durant leur fonction diplomatique. Ils sont de plus un enjeu essentiel de la représentation française sur le territoire yéménite, notamment au regard des autres nombreuses puissances présentes sur cet espace. Les rivalités entre ces nations sur cet axe stratégique justifient par ailleurs l'importance de détenir ces postes, afin de s'assurer un regard sur les activités économiques du territoire. Mais au-delà de ces concurrences extérieures, il existe de la même façon des rivalités internes entre commerçants français pour accéder à la fonction diplomatique, en ce qui concerne notamment le poste consulaire d'Aden comme nous l'avions souligné. Il apparaît ici important d'étudier tout d'abord dans quelles mesures ces négociants ont rivalisé pour obtenir ces postes et ainsi comprendre un autre aspect de l'enjeu diplomatique français au Yémen, à savoir l'existence d'une certaine utilité consulaire.

Ainsi, deux maisons de commerce françaises, la Maison Riès et la Compagnie des M-M, sont en grande concurrence pour obtenir cette précieuse fonction consulaire à Aden. Ces rivalités entre les deux sociétés, ont été caractéristiques de notre période du début du XX^{ème} siècle, mais ont en réalité débuté dès la fin du XIX^{ème} siècle. En effet, dès 1859, Camille Bertrand (M-M) succède à Henri Lambert, la compagnie étant devenue la société française la plus importante du port comme le souligne Alain Rouaud[307]. Jusqu'en 1881, ce sont donc plusieurs agents de cette même compagnie qui gèrent le poste consulaire. C'est dès cette époque que certaines rivalités apparaissent. En 1882 l'agent de la Compagnie des M-M regrette d'avoir perdu son influence diplomatique, et décrit sa relation avec le nouveau vice-consul, Alexandre de Jouffroy d'Abbans qui se trouve par ailleurs être un agent de Carrière : « *J'étais en très bons termes avec notre ancien V. Consul Mr Biard* [Titulaire du poste en 1881-1882]. *Je ne puis en dire autant de son successeur Mr Jouffroy d'Abbans, qui, dès*

307 Alain Rouaud , A*den et la correspondance des Consuls 1850-1900*, dans Eric Rieth et Christiane Gandossi-Villain, *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherche*, Paris, Ed. Du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2001, p 443.

son arrivée ici, a fait le contraire, s'appuyant sur les gens que nous avions tenus à l'écart par suite de leur moralité douteuses, critiquant tout ce qui avait été fait, s'attaquant même à des actes de mon ancienne gestion. Je lui ai répondu très catégoriquement, afin d'éviter tous nouveaux froissements pouvant nuire à nos services[308] ». Nous l'observons, la perte de ce monopole consulaire par la compagnie s'avère représenter finalement la perte d'un avantage qui lui était jusqu'à présent accordé. Certaines craintes apparaissent d'ailleurs. L'idée que ce nouveau consul soit défavorable à la Compagnie, pourrait en effet avoir des conséquences sur les bénéfices de celle-ci ou même l'empêcher d'être consultée dans les affaires commerciales. Nous l'avons vu, dès 1897 Maurice Riès assure la gérance de l'agence consulaire. Il entretien alors de très bon rapports avec un certain Belabre, qui se trouve par ailleurs être le vice-consul du poste en 1898. Ce dernier, lors de ses absences confie alors le poste au représentant de la Maison Riès envers qui il a toute confiance, comme il en témoigne lui-même au Ministre des Affaires étrangères : « *Dans ces conditions, il semblerait indiqué que la France dont les intérêts maritimes sont encore moindres à Aden, n'ait ici qu'une agence qui pourrait être confiée à la Maison française César Tian, une des plus importante de toute l'Arabie. […] Dont le conseiller de commerce extérieur, M. Riès, un homme actif, intelligent, et énergique, pourrait être titulaire*[309] ». Dès lors, une fois ce prestige obtenu par la Maison Riès, celle-ci conserve un monopole dans la gestion de l'agence consulaire pendant de nombreuses années, ce qui trouble quelque peu ses relations avec la Compagnie des M-M, qui, elle-même aurait souhaité conserver son influence. En 1901, l'agent de la compagnie exprime ses rapports avec Maurice Riès en écrivant notamment que celui-ci est animé des meilleurs intentions envers la compagnie. Il semblerait cependant qu'il n'ait pas tenu l'une des promesses faite pour l'obtention de la gérance du vice-consulat. Il aurait en effet exprimé l'idée d'ouvrir un bureau français à Steamer Point afin de faciliter la délivrance de visas, ce qui n'a toujours pas été fait au grand regret de l'agent des M-M[310]. Une certaine rancœur est donc déjà décelable, et l'idée de pouvoir récupérer l'agence consulaire, reste à l'esprit de ces agents. De la même manière en 1902, l'agent des M-M souligne dans son rapport annuel que, s'il entretient de bonne relations avec le consulat géré par la Maison Tian & Riès, « *Il est très regrettable que, à la suite de faits déjà anciens et que vous connaissez, cette gérance ne nous ait pas été confiée* [311]». Nous ignorons ce que ces « faits anciens » sont réellement, mais nous pouvons toutefois supposer qu'il s'agit de la mauvaise

308 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1882, Agent Delagenière.

309 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils-des commerçants et des diplomates français en Mer Rouge (1876-1920),* Chroniques yéménites, [Online], 12, 2004. p 7.

310 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1901, « Secrétariat », Nom de l'Agent illisible.

311 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1902, « Secrétariat », Nom de l'agent illisible.

conduite de ce même Mr Delagenière (que nous avons déjà évoqué dans notre précédent chapitre). Il dut démissionner de son poste en 1881, comme le souligne une lettre du 1898 de l'agent consulaire de France à Aden au MAE : « *Je rappellerai à Votre Excellence que la conduite de M. Delagenière, agent des Messageries Maritimes et notre agent consulaire en 1881, qui, suite à des reproches qui lui furent adressés au sujet de son attitude vis-à-vis de nos commandants de navire de guerre, démissionna* [312]». Il pourrait aussi s'agir des conséquences de mauvaises relations entretenues entre le consul H. De Courte (1892) et l'agent des M-M, E. Labussière. Ceux-ci, entretenaient des relations compliquées vraisemblablement du fait que E.Labussière considérait le vice-consul comme égal, c'est à dire comme un agent des M-M[313].

Après 1902, les rapports de la M-M envers la Maison Riès semblent s'être apaisés puisque les différents représentants des M-M se contentent d'inscrire « *Bonnes relations* » au sein de leurs rapports annuels sans plus de précisions. Aucune velléité pour obtenir le poste consulaire ne se fait ressentir jusqu'au début des années 1920. En 1923, le directeur général des M-M écrit au Ministre des Affaires étrangères, dénonçant la gérance du poste consulaire d'Aden par L. Descovitch. Ce dernier, membre de la Maison Riès, est toutefois soutenu par le Ministère des Affaires étrangères et reste donc à son poste, malgré la diffamation portée à son égard[314]. En 1925, la Compagnie des M-M s'intéresse de près à la possibilité d'obtenir à nouveau cette gérance. L'agent Jean Limage, souligne en effet : « *Mes démarches pour obtenir l'Agence Consulaire de France ont quelque peu troublé mes relations avec le représentant de la Maison Riès et ont eu les résultats que vous savez* [315]». Le représentant était alors un certain René Candy sur lequel nous ne disposons pas d'informations tangibles. C'est finalement trois années plus tard, en 1928, que les M-M reprennent le poste consulaire, avec à sa tête Édouard Chaize[316]. Nous ignorons cependant dans quel contexte précis cela se produit. La succession de ces éléments chronologiques témoignent ainsi des réelles ambitions des deux sociétés françaises concernant le poste consulaire d'Aden entre 1900 et 1928. En 1931, Paul Riès souhaite à nouveau reprendre possession du poste, mais n'y parvient pas. Le représentant des M-M éprouve alors des craintes vis à vis de cette relation : « *Il était permis d'appréhender un peu ce qu'elles pourraient être avec le Comptoir Français de la Mer Rouge, au*

312 Anne-Sophie Cras, A*rchives des Consulats de France au Yémen, répertoires numériques, Aden (1858-1942) Hodeida (1880-1914)*, Centre national des archives du Yémen, Centre français d'archéologie et de sciences sociales de Sanaa, 2007. , p 3

313 Alain Rouaud, A*den et la correspondance des Consuls,* p 444.

314 Alain Rouaud, *Ibid*, p 449.

315 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1925 « Secrétariat », Agent Jean Limage.

316 Anne-Sophie Cras, *Op cit*, p 16.

retour de Mr Paul Riès qui en a pris la direction[317] ». Finalement, Paul Riès, ainsi que les membres de sa maison de commerce, abandonnent ce projet de reprendre la direction de l'agence consulaire d'Aden, et ceci, jusqu'à la fin de son existence. Elle ferme alors en 1941, avant de rouvrir en 1944 en tant que Consulat. La Compagnie des M-M qui avait donc réussi à maintenir son influence jusqu'en 1941, regrette de ne pouvoir reprendre la gérance du Consulat à sa réouverture le 27 janvier 1944. Elle entretient tout de même de bonnes relations avec le consul de carrière Emile Vanura. Le consulat est par ailleurs installé dans les immeubles de la Compagnie. Cependant, le représentant de cette dernière ne peut s'empêcher d'exprimer ses velléités à l'égard du poste : « *Dès le retour aux temps normaux, je ne vois pas personnellement, d'utilité à avoir un Consulat de carrière à Aden. Dans le cas où mes prévisions seraient correctes, je signale l'intérêt qu'il y aurait, à ce moment, à faire les démarches nécessaires afin que le Consulat reste confié à l'Agent de votre compagnie. Du point de vue de la propagande, il serait utile que cette personne soit d'une famille illustre, marié, et aimant la vie sociale*[318] ». Ces intentions marquent évidemment une nouvelle fois, le profond intérêt de la compagnie à administrer le poste diplomatique consulaire français à Aden, intention, qui ne s'est finalement jamais épuisée depuis la fin du XIX^{ème} siècle. L'ensemble de ces volontés représentent une continuité significative en ce début de XX^{ème} siècle, entre nos deux grandes sociétés françaises établies sur le territoire. Il est assez impressionnant d'observer que celles-ci sont parvenues à conserver leur prépondérance face à d'autres compagnies ou bien tout simplement face à la mise en place d'agent de carrières. Le fait de mettre en place des négociants à ce poste diplomatique a donc prévalu et est apparu finalement comme une norme durant cette période. En cela, leurs rôles de commerçants apparaissait donc comme un atout pour le développement économique français dans la région. De même, l'énergie consacrée par ces sociétés à vouloir obtenir le poste, et ceci durant ces nombreuses années, prouvent finalement les retombées possibles de cette gestion sur l'économie de la société en question. Obtenir ce statut, engendre des avantages commerciaux.

317 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1931 « Secrétariat ». Agent Edouaud Chaize.

318 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389 Rapport d'activité 1944 « Secrétariat. », Nom de l'agent illisible.

2. Une utilité Consulaire ?

« *Parmi les consuls, certains, forcément*
se tournaient les pouces, d'autres jouissaient
du titre tout en fourguant leurs marchandises »
Philippe Videlier, *Quatre saison à l'hôtel de l'univers.*[319]

La question se pose désormais de savoir quels étaient les bénéfices concrets pour ces négociants. Comme le souligne l'ouvrage collectif *De l'utilité commerciale des consuls*, les pratiques et usages consulaires ne sont en aucun cas partiales. Les consuls, en fonctions de leurs affinités, peuvent influer sur certains marchés, et, de par, leur proximité avec certains marchands, les favoriser au regard d'autres négociants[320]. Arnaud Bartolomei, met d'ailleurs en avant une typologie de consuls entre le consul *electus* et le consul *missi*, deux figures consulaires assez représentatives de ce genre d'historiographie diplomatique. Le consul *electus*, serait ainsi un « *marchand élu par ses pairs pour les représenter auprès des autorités du pays d'accueil et pour régler les différends pouvant survenir entre eux* ». Nous le comprenons ici, cet idéal-type du *Consul electus* peut correspondre à notre cas, étant donné la présence de ces négociants au poste d'agent consulaire d'Aden. Il souligne d'ailleurs que ces consuls étaient par ailleurs autorisés à maintenir une activité marchande. Pour notre cas, bien que nos agents consulaires ne soient pas élus, ils étaient tout de même assignés à ces responsabilités consulaires, malgré leur appartenance au domaine commercial. De plus, ils répondent bien à cette idée d'une utilité du poste pour leurs intérêts personnels puisque plusieurs exemples prouvent qu'ils infèrent dans le fonctionnement de l'institution en vue d'y établir des profits pour leurs sociétés[321]. Lorsque Maurice Riès, ou des représentants de sa maison de commerce, se retrouvent en effet à la tête de l'agence consulaire, nous observons à plusieurs reprises que cette responsabilité leur permet de favoriser certains échanges économiques, notamment en ce qui concerne le café. En 1922 par exemple, une correspondance avec la légation de France en Finlande en témoigne : « *Lorsque M. Riès dirigeait l'Agence Consulaire de France à Aden, il a bien voulu à diverses reprises m'envoyer à Londres des sacs de café de Moka. Vous serait-il possible de me faire expédier par la voie la plus directe un sac de café ?*[322] ». Maurice Riès, profitait ainsi de son statut diplomatique pour vendre à son profit les

319 Philippe Videlier, Quatre saisons à l'hôtel de l'univers, Paris, Gallimard, 2017, p 78.
320 Arnaud Bartolomei, « Introduction » dans Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, et Jörg Ulbert, *De l'utilité commerciale des consuls : l'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen XVIIe-XXe siècle*, Rome, École française de Rome, 2018, p 11.
321 Arnaud Bartolomei, « Entre l'État, les intérêts marchands et l'intérêt personnel, l'agency des consuls, Introduction » dans Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, et Jörg Ulbert, *De l'utilité commerciale des consuls : l'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen XVIIe-XXe siècle*, Rome, École française de Rome, 2018, p 393.
322 Archives du CADN, Aden, 2MI3210 Lettre de la légation de France en Finlande à l'agent consulaire de France à Aden, d'Helsingfors le 22 février 1922.

produits qu'il exportait au sein de sa société. Son statut diplomatique, lui permettait en effet de faire une certaine publicité à l'échelle internationale de son entreprise, comparé aux autres commerçants. De la même manière en 1926, le résidant supérieur en Annam semble demander à l'agent consulaire d'Aden, René Candy, de lui transmettre des graines de différentes variétés de café. Ce dernier transmet donc logiquement les coordonnées de la Maison Riès auquel il appartient[323]. Ces deux exemples, témoignent de réels avantages commerciaux obtenus par la maison Riès, qui ne se limitent probablement pas à ces quelques échanges. Il semblerait par ailleurs que les distinctions entre la maison de commerce et le poste d'agent consulaire soient assez limitées puisqu'en 1928, le consul de France à Bombay verse directement la somme des télégrammes officiels envoyés par René Candy en tant qu'agent consulaire à la Maison Riès : « *J'ai versé au compte de MM. Maurice Riès & ses fils au Comptoir National d'Escompte de Bombay la somme de Rs. 30-14- 0, montant de vos frais de télégrammes officiels durant l'exercice 1927*[324] ». De la même manière, le consul de Bombay procède en 1928 au remboursement direct de la Maison Riès pour les frais avancés par la Maison de commerce dans la mise en place d'une sépulture d'un canonnier malgache décédé la même année[325]. Cette frontière entre gestion du poste diplomatique et intérêts personnels se trouve donc à plusieurs reprises mal définies. La gestion de l'agence consulaire par la Maison Riès a donc pu favoriser à la fois leurs exportations, mais aussi propager leurs noms à l'échelle internationale. Ils en ont aussi profité pour diffuser leur influence à Aden même, puisqu'en 1920 notamment, lors des festivités organisées à l'occasion du cinquantenaire de la République d'Aden, c'est directement la société de M. Riès qui organise l'événement, via le statut consulaire[326]. Ici, ils se trouvent donc une nouvelle fois privilégiés. A travers ces divers exemples, nous obtenons ainsi des preuves significatives que la Maison Riès utilisait son autorité consulaire, afin de favoriser son économie personnelle et promouvoir son influence. Nous comprenons donc davantage l'intérêt qu'il y avait pour cette entreprise de maintenir son monopole au sein de l'agence d'Aden.

De la même façon, lorsque la Compagnie des M-M se retrouve à la gérance du poste diplomatique, il semble que celle-ci profite de son influence pour favoriser son commerce, notamment en ce qui concerne le trafic de passager. En 1929, son représentant signifie en effet : « *Le fait que l'Agence Consulaire de France est confiée à votre agent n'est peut-être pas sans influence sur*

323 Archives du CADN,Aden, 2MI3220 Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au résident supérieur en Annam (Indochine Française), 9 avril 1926.
324 Archives du CADN, Aden, 2MI3208 Lettre du consul de France à Bombay à l'agent consulaire de France à Aden , 30 mars 1928.
325 Archives du CADN, Aden, 2MI3208, Lettre du consul de France à Bombay à l'agent consulaire de France à Aden, 14 septembre 1928.
326 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils*, p15.

l'accroissement du nombre de passagers de pont ayant empruntés vos services[327] ». Sur le graphique de la page suivante, réalisé à partir des rapports annuels de la Compagnie des M-M[328], nous observons que l'augmentation du trafic de passager est en effet concomitante au moment où l'agence consulaire d'Aden est gérée par l'un de ses représentants. La Compagnie des M-M faisait alors une importante publicité pour le voyage sur ses navires, comme en témoigne l'annexe 6[329].

Les résultats sont effectivement observables à partir des années 1929 et 1930 avec respectivement des recettes de 111 245 Rs. (Roupies) et 115 627 Rs. Résultats jusqu'alors jamais réalisés par la Compagnie et qui dépassent de loin toutes les précédentes recettes effectuées. Nous pouvons toutefois remarquer que cette augmentation phénoménale n'est valable que pour ces deux années consécutives, puisque dès 1931 la courbe redescend de façon importante. Nous ignorons les réelles raisons de cette chute des bénéfices, mais cette courbe prouve toutefois les profits effectués par la compagnie lors de son accession au poste diplomatique.

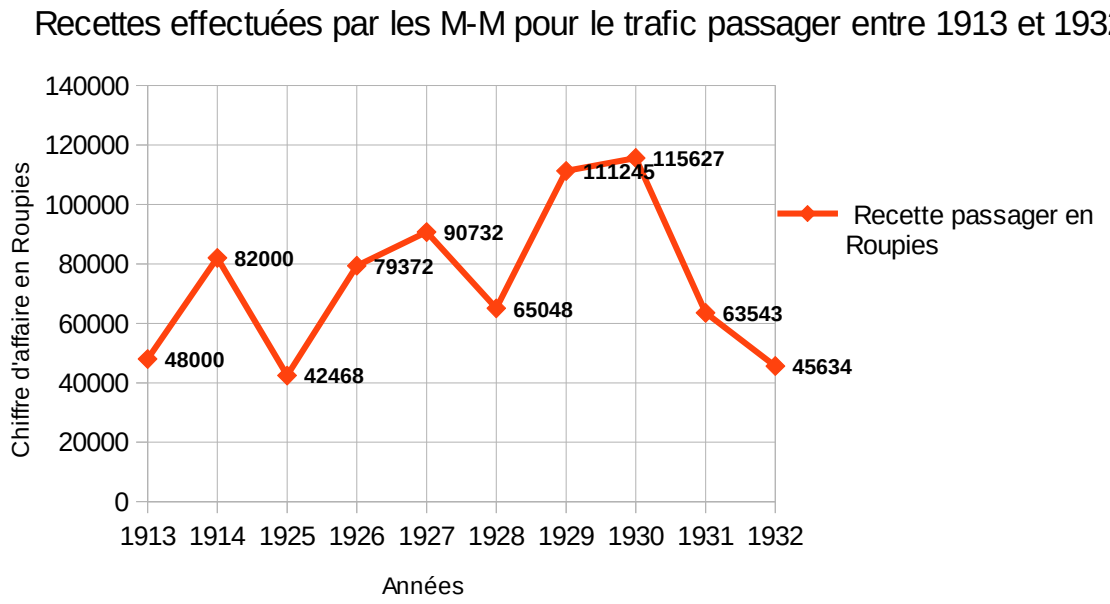


Illustration 6: Recettes effectuées par les M-M pour le trafic passager entre 1913 et 1932. Sources: D'après les Archives Frenchlines & Compagnies, Le Havre: Rapports d'activité de la Compagnie des M-M 1913-1914 ; 1925-1932, 1997 002 4388.

327 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1929 « Trafic », Nom de l'agent illisible.
328 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité « Trafic » des années 1913 à 1932.
329 Annexe 6 : Cartes postales de la Compagnie des Messageries Maritimes, p 145.

Ainsi, il est indéniable que les représentants de commerce usaient de leur influence diplomatique dans le but de faire des bénéfices pour leurs compagnies. Ces avantages avérés ont donc constitués un enjeu majeur des relations entres les maisons de commerces françaises afin d'obtenir cette administration qui avaient de bonnes conséquences sur leurs sociétés. Cela prouve par la même occasion que les postes consulaires jouaient bien un rôle important dans l'économie française d'Aden, en particulier pour les intérêts français. Avec ces différents exemples et notre possibilité de croiser les sources entre les archives du CADN et les archives de la Compagnie des M-M, comme le recommandais d'ailleurs Arnaud Bartolomei[330], nous comprenons en effet les rivalités existantes entre ces entreprises luttant pour conserver ce monopole. Nous entendons par la même occasion, leur préférence d'avoir au poste un agent commerçant plutôt qu'un agent de carrière, qui serait donc sans doute moins au fait de l'économie locale comme en témoigne un agent des M-M dès 1902 : « *Je préfère pour ma part avoir à faire à un agent Consulaire plutôt qu'à un consul de carrière, ceux-ci se montrent en général plus exigeants et sont des relations plus difficiles* [331]». En effet, un consul de carrière laissait sans aucun doute moins d'opportunités et de favoritisme dans son administration. Avoir une autorité consulaire permet ainsi à ces commerçants français de favoriser leur influence commerciale à Aden, au Yémen, et finalement dans le monde entier, par la promotion de leur société propre via cet espace d'interface majeur.

Ces actions ont pourtant pu être fortement critiqué, et créer des rivalités entre les commerçants français présents au Yémen, outre celles déjà connues. Notamment par un autre commerçant français que nous connaissons bien, A.Besse. Il écrit notamment en 1919 au MAE une violente plainte à l'encontre de la Maison Riès. Il doute notamment de l'impartialité de la société, et émet ses craintes au sujet des relations entre Adolphe Riès avec les Britanniques. Il écrit ainsi : « *L'agent consulaire et négociant A. Riès, s'est borné à se servir du prestige qui lui conférait son titre pour obtenir toutes sortes d'avantages et de privilèges, j'ai gardé le silence bien que souvent lésé dans mes intérêts et peiné de mon amour pour ma Patrie* [332]». Il ajoute par la suite dans sa lettre : « *Nous vivons ici sous un régime très sévère. Censure, restrictions, prohibitions, interdictions formant un filet aux mailles serrées que la faveur seule peut ouvrir. Cette faveur s'exerce suivant le bon plaisir des hauts fonctionnaires et ils peuvent causer beaucoup d'ennuis à ceux qui vont à leur*

330 Arnaud Bartolomei, « Introduction » dans Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, et Jörg Ulbert, *De l'utilité commerciale des consuls : l'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen XVIIe-XXe siècle*, Rome, École française de Rome, 2018 : « Il est désormais devenu nécessaire de ne plus penser les consulats depuis les seules sources consulaires, qui nous livrent qu'une activité partielle des consuls. », p 6.

331 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1902, « Secrétariat », Nom de l'agent illisible.

332 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils*, d'après CADN Aden, personnel, 47. A. Besse à MAE, 1er mars 1919.

encontre [333]». Outre ce bel usage de la langue propre à cet homme érudit, cette critique acerbe peut bien témoigner du favoritisme en vigueur à Aden créant ainsi des rivalités mêmes entre les négociants français puisque certains d'entre eux obtenaient donc des avantages injustes. Mais nous devons toutefois conserver à l'esprit la subjectivité relative de cet avis, étant donné que cette critique est avant tout fondée sur des questions commerciales. D'autant plus qu' A. Besse avait lui-même compris les intérêts d'occuper cette place consulaire. En effet, dès 1902, celui-ci réclamait déjà la gérance du poste d'Hodeïda, ayant « *établi une maison française en ce pays* [334]», qu'il n'est cependant pas parvenu à obtenir. Sa lettre adressée au Ministère des Affaires étrangères n'a finalement aucune conséquence sur la gestion du poste consulaire d'Aden, et la Maison Riès conserve donc son implication. Cependant, cette dernière a tout de même connu certaines remontrances des autorités. Le consul de Bombay en 1921, admoneste Louis Descovitch, alors gérant de l'agence consulaire, vis-à-vis des bénéfices que lui et sa maison exercent de par leur position diplomatique. Cette réprimande concerne un problème de taxe que la Maison Riès percevrait largement alors qu'il n'y en aurait pas lieu. Le consul de Bombay décrit donc : « *Il résulte que vous avez une tendance marquée à percevoir plus qu'il ne faut. […] Représenter une grande nation comme la France, est un honneur dont vous pouvez être fier, mais vouloir profiter de cette situation pour faire beaucoup de bénéfices n'est pas recommandable. Le bénéfice que vous faites est déjà sérieux et il n'y a pas lieu de l'exagérer*[335] ». Il ajoute d'ailleurs par la suite : « *J'ai noté que je pourrai remettre à la maison Riès à Bombay le montant des dépenses que vous avez à effectuer pour le compte des Départements Ministériels, mais je vous préviens que je ne pourrai payer de pareilles dépenses qu'au vu de toute les pièces justificatives avec tous leur détails*[336] ». Cette réprimande manifeste une nouvelle fois les tendances de la Maison Riès à engendrer certains bénéfices en dehors d'un cadre supposé d'impartialité. Ainsi, bien que le fait de confier l'agence consulaire à des négociants soit autorisé, certaines limites sont imposées à ceux-ci. Ce qui ne les empêche pas de les franchir.

Arnaud Bartolomei, posait la question de savoir si les marchands avaient nécessairement besoin d'un consul sur place pour défendre leurs intérêts et valoriser l'économie présente sur le territoire[337].

333 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils*, d'après CADN Aden, personnel, 47. A. Besse à MAE, 1er mars 1919.
334 Archives du CADN,Hodeida, 2MI3153, Lettre d' Antonin Besse au Ministre des Affaires étrangères. 25 juin 1902.
335 Archives du CADN, Aden, 2MI3208, Lettre de Mr R. Vadala consul de France à Bombay à l'agent consulaire de France à Aden, 16 janvier 1921.
336 Archives du CADN,Aden, 2MI3208, Lettre de Mr R. Vadala consul de France à Bombay à l'agent consulaire de France à Aden, 16 janvier 1921.
337 Arnaud Bartolomei, « Entre l'État, les intérêts marchands et l'intérêt personnel, l'agency des consuls, Introduction » dans Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, et Jörg Ulbert, *De l'utilité commerciale des consuls : l'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen XVIIe-XXe siècle*, Rome, École française de Rome, 2018, p401.

Notre cas, s'avère tout à fait particulier puisque les négociants jouaient ce rôle consulaire conjointement à leurs activités mercantiles. Si la nécessité consulaire s'avère importante, elle l'est donc d'autant plus ici puisque que les agents ont pu profiter de ce statut leur prodiguant une influence significative qui les favorisait au regard de la concurrence. Il est de plus nécessaire de rajouter à ces bénéfices réalisés, le salaire perçu par ces représentants en tant qu'agent consulaire à Aden. Ils touchaient en effet environ 60 000 francs annuels en 1923 et jusqu'à 244 800 francs en 1928[338]. Ces sommes perçus, combinées aux potentiels profits réalisés de part cette autorité diplomatique d'influence représentent donc des enjeux économiques flagrants qui ont su provoquer des velléités indubitables de la part de nos négociants français. L'autonomie accordée à ces marchands, dans leur gestion de l'Agence Consulaire, ne semble d'ailleurs pas réellement poser de problèmes particuliers en ce qui concernerait éventuellement un trafic d'influence. Malgré la remontrance que nous avons pu observer du consul de Bombay notamment, ce système mis en place ne prend pas pour autant fin. De plus, nous l'avons observé au sein de notre précédent chapitre, le commerce étant véritablement au centre de la vitalité française pour le territoire, placer des personnes directement impliquées dans la vie commerciale du Yémen aux postes diplomatiques, permettait ainsi d'être d'avoir une influence française véritablement au cœur de l'activité mercantile présente sur le territoire. Les agents commerçants étaient en effet les mieux placés pour connaître les tendances économiques du lieu, ainsi que les méthodes pour y prospérer. Cette pratique particulière de marchands-consuls était donc plutôt bien tolérée pendant cette longue période du début du XX^{ème} siècle jusqu'à 1945 où un agent de carrière prend possession du poste, comme nous l'avons auparavant défini. Ces rivalités entre marchands français pour obtenir le poste consulaire d'Aden sont finalement assez représentatives de cet espace yéménite. Leur rivalité ne s'arrêtaient évidemment pas à cette seule obtention du poste consulaire, mais existait bien uniquement à l'échelle commerciale. Une certaine lutte d'influence est en effet décelable dans la volonté de ces commerçants de s'implanter concrètement au sein de la ville, en réalisant par exemple des travaux pour le bien commun, ou tout simplement en ayant différentes activités afin d'obtenir un monopole. Cependant, il est toutefois certain que cette gérance diplomatique constituait un enjeu de ces rivalités et permettait notamment de lutter à la fois contre les autres puissances présentes au sein du territoire, mais aussi de conserver un appui à Aden, qui connaissait déjà durant cette période, la concurrence des autres villes.

338 Alain Rouaud, *Aden et la correspondance des consuls*, p 449.

II) Rivalités entre nations et villes étrangères.

1. La concurrence des pays étrangers.

« *Des territoires de l'Arabie et de leurs contours, on disait à ce moment qu'ils se distribuaient en une somme variables d'états instables, découpés par les contraintes de la géographie, les aléas de l'histoire et la volonté mouvante des puissances d'Occident*[339] » exprime Philippe Videlier lorsqu'il résume la situation présente sur le territoire yéménite. En ce début de XX[ème] siècleC. Les espaces du Yémen et de la mer Rouge son en effet marqués par de nombreuses oppositions entre les différentes puissances désirant faire profit sur ce territoire commercial. Dès le XIX[ème] siècle, « *La France, la Grande-Bretagne et l'Italie prennent pied dans une région devenue la clef du commerce mondial* [340]». En effet, en ce qui concerne le Yémen, britanniques, turcs, italiens et même allemands[341] ont, à maintes reprises, montré leur ambitions d'implantation sur le territoire. Dans un premier temps, nous avons pu l'observer, les britanniques ont su imposer leur domination sur la partie de l'Arabie du Sud, ce qui s'est illustré par la mise en place d'un accord sur les limites du territoire avec l'Empire Ottoman en 1904[342], puis d'une frontière officielle en 1914, comme nous pouvons le voir sur la carte en Annexe 4 [343]. Dès le XIX[ème] siècle, ceux-ci ont fixé leur suprématie politique, mais aussi exercer un contrôle des activités commerciales. Si les relations politiques entre français et britanniques sont bonnes, ceci n'empêche pas un certain antagonisme relatif à leur développement marchand. Cependant, nous retrouvons à plusieurs reprises l'idée que les britanniques ne feraient finalement pas assez pour la prospérité d'Aden. En 1906 par exemple, le représentant de la Compagnie des M-M critique certains aspects de la politique anglaise à l'égard du Yémen : « *Les questions commerciales laissent les autorités locales totalement indifférentes. Elles ne font certes rien pour entraver les affaires, mais non plus pour les développer.*[344] » écrit-il dans son rapport annuel. Sans doute la principale préoccupation des britanniques est alors de maintenir la région stable face aux éventuelles tensions que connaît le Yémen du Nord alors contrôlé par les ottomans. Si l'on observe le contexte historique du Yémen pour cette période, la domination ottomane se trouve perturbée par des révoltes issues des différentes tribus et plusieurs combats entre ces protagonistes se poursuivent, semblant loin d'atteindre la pacification[345]. Les britanniques ont

339 Philippe Videlier, *Quatre saisons à l'hôtel de l'univers*, Paris, Gallimard, 2017, p 17.
340 Patrice Chevalier, *Les répercussions de la guerre italo-ottomane sur les forces politiques au Yémen 1911-1914*, Chroniques Yéménites [En ligne], 13, 2006.
341 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 9 avril 1930. .
342 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'Activité 1903 « Secrétariat », Agent Jean Millet.
343 Annexe 4, Carte des frontières du Yémen et de ses principales villes, p 143.
344 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1906, « Secrétariat », Agent Jean Millet
345 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport

une position ambivalente concernant ce territoire. Désirant à la fois conserver une position de neutralité par rapport aux événements entre tribus yéménites et empire ottoman, ils n'en oublient pas moins les intérêts que représente la région, cette fameuse Arabie heureuse. Le ministère des Affaires étrangères français, s'intéresse d'ailleurs à cette question des rapports entre Britanniques et Turcs. Après la lecture d'une article paru dans le journal le « Moayyad » en 1906, il s'interroge sur la véracité des propos tenus, selon lesquels, les britanniques fourniraient notamment les tribus menées par « l'Imam Yahia » en armes afin d'assurer leurs influences dans la région en cas de victoire de celles-ci[346]. Le gouvernement français s'intéresse donc de près aux événements ayant lieux sur le territoire yéménite. Ainsi, si les britanniques semble axer leur politique avant tout sur des aspects d'influence territoriale concernant Aden et son *hinterland*, le champ commercial semble quelque peu délaissé dans un premier temps. En 1911, nous retrouvons une nouvelle fois une plainte de la Compagnie des M-M, selon laquelle, le gouvernement britannique se désintéresserait de la question économique d'Aden : « *Le gouvernement local ne fait rien pour développer la prospérité de la Colonie*[347] » décrit-il quelque peu désespéré. Pourtant, le Royaume-Uni se trouve durant cette période être le principal client d'Aden en terme d'exportation issues de la ville et améliore déjà celle-ci avec certains aménagements[348]. De plus, leur volonté de « *s'assurer une influence prépondérante au Yémen* »[349] est bien évidemment inhérente au développement des enjeux économiques. En 1912, nous remarquons par ailleurs leurs ambitions vis à vis du Yémen du Nord, où ils souhaitent instaurer une stabilité, et ceci dans un but purement commercial. « *Were we assured of their bona fide, it would be well to throw opein their ports to commerce and we would welcome our Allies as sharers in the profits of the trade*[350] » écrit le représentant des autorités anglaises à Aden à l'agent consulaire de France en parlant des tribus du nord yéménite. Déjà, certains commerçants britanniques exercent en effet une attractivité importante en Arabie du Sud, auquel il faut ajouter les revenus perçus par les autorités grâce aux impôts mis en place dans le port d'Aden, mais aussi par les nombreux bénéfices acquis par les compagnies maritimes dont la *P&O* et la *British India Steam navigation Company* que nous avons déjà évoquées et qui conservent un monopole certain. S'étendre à la région Nord du Yémen serait donc une nouvelle possibilité d'expansion économique. Ces desseins, s'observent encore davantage après la première guerre

d'Activité 1905 « Secrétariat », Agent Jean Millet.

346 Archives du CADN, Aden, 2MI3205, Lettre du MAE à l'agent consulaire de France à Aden, 19 février 1906.

347 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'Activité 1911 « Secrétariat », Agent Paul Nalin.

348 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'Activité 1913-1914, Agent Edouard Courmont.

349 Archives du CADN, Aden, 2MI3205, Lettre du président du Conseil du MAE à l'agent consulaire de France à Aden, 27 novembre 1912.

350 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 20 octobre 1915.

mondiale et particulièrement dans les années 1920. Après la fin du contrôle de la région par les ottomans et la prise de pouvoir par l'Imam Yahya, les britanniques n'abandonnent pas pour autant leurs désirs d'y jouer un rôle. Encore en 1926, ils témoignent d'un intérêt important pour la région et s'intéresse ainsi particulièrement à Hodeïda[351]. Cette volonté d'un maintien de la suprématie s'illustre encore davantage à partir de 1937, où Aden devient une colonie à part entière[352]. Ce nouveau statut, témoigne de l'importance accordée par les britanniques au territoire et prouve ainsi la fausse idée selon laquelle il n'y aurait pas d'investissement concret de leur part sur cet espace. Nous le comprenons, le fait que ce territoire de l'Arabie du Sud soit sous domination britannique, constitue une entrave certaine au développement commercial français, comparativement par exemple à la Côte Française des Somalis administrée, comme son nom l'indique, par les autorités françaises. Nos commerçants français dépendent en effet de cette administration britannique et peuvent donc se trouver limiter dans leurs expansions, ce qui rejoint finalement le peu de tentative politique entreprises par la diplomatie française que nous évoquions. De plus être commerçant français au Yémen, c'est donc agir en fonction de l'administration soit britannique, soit ottomane puis yéménite (cette dernière est représenté par l'Imam Yahya) et donc n'avoir finalement que peu d'autonomie. Faire le choix de s'implanter à Aden c'est donc à la fois profiter de l'utilité certaine de cet espace en terme d'échange, mais dans le même temps être contraint et limité dans ses possibilités. Une ambivalence, qui a donc pu mettre en difficulté certains négociants.

De plus, outre la présence britannique, les français doivent aussi s'accommoder des velléités d'autres puissances européennes. Citons notamment la puissance italienne, qui souhaite obtenir des points d'ancrage, en particulier dans la région du Yémen du Nord. Dès la fin du XIX ème siècle, les Italiens ont en effet voulu obtenir des positions au sein de la mer Rouge, montrant notamment des ambitions à l'égard de l'Éthiopie et de l'Érythrée. En 1911, éclate le conflit entre ces derniers et l'Empire ottoman. Le Yémen se retrouve finalement au cœur des tensions, étant donné ces prétentions italiennes sur le territoire[353]. En 1911, les Italiens mettent en place un blocus à Hodeïda (Sous domination Ottomane) et cherchent d'ailleurs à l'étendre aux autres ports du Yémen. En 1913, ils ouvrent notamment une agence consulaire à Mokha[354]. En 1926, les Italiens éprouvent toujours des ambitions à l'égard du territoire du Nord. Ils parviennent finalement à partir des années 1930 à établir des relations avec l'Imam Yahya tandis que celui-ci rejette tout autre rapport avec les autres

351 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1926, « Secrétariat. », Nom de l'agent illisible.
352 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 1er avril 1937.
353 Patrice Chevalier, *Les répercussions de la guerre italo-ottomane* , p 1.
354 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Télégramme expédié par l'Agent Consulaire de France à Aden à l'ambassadeur français à Constantinople, 27 janvier 1913

puissances étrangères[355]. Évidemment, cet intérêt pour le territoire est une nouvelle fois justifié par les enjeux économiques qu'il représente au sein de la mer Rouge. Le Yémen, est une fois encore perçu avant tout pour sa position stratégique et les possibilités commerciales qu'il représente.

Nous le comprenons, ces différentes puissances tentent de s'implanter politiquement dans la région avant tout dans un but commercial. Ces concurrences politiques, s'incarnent de la même façon dans les concurrences économiques entre ces différentes nations. Une fois leurs positions acquises sur le territoire, leurs implantations économiques sont donc possibles et engendre une forte concurrence pour nos commerçants français. De nombreuses sociétés de commerce appartenant à des nationalités différentes sont en effet présentent à Aden, dans cette ville colonisée telle que la décrivait P. Nizan. De plus, Aden est une ville de passage où de nombreuses puissances étrangères se rendent à la fois pour l'importation, l'exportation, et le ravitaillement des navires. C'est un trafic dense qui y circule et voit le passage de nombreux steamers étrangers, ce qui ajoute notamment une concurrence particulière en ce qui concerne les compagnies de transports maritimes et, en ce qui nous concerne, la Compagnie des M-M. Pour les années 1914-1915 par exemple, sur un total de 1204 navires entrés dans le port d'Aden, on en dénombre 698 appartenant aux britanniques, 49 aux autrichiens, 57 aux allemands, 107 aux français, 162 de nationalité Indienne et 89 Italiens pour ne citer que les plus nombreux[356]. Si les français se retrouvent ainsi en troisième position, la concurrence avec les britanniques et les italiens notamment se trouve importante. Ces éléments, mènent ainsi les commerçants français à devoir trouver des solutions pour rivaliser face à tous ces potentiels concurrents et donc renforcer leur attractivité. Ces différentes nationalités recensées se trouvent par ailleurs être les principales nationalités présentes au Yémen que l'on retrouve implantées au sein de différentes maisons de commerce.

En effet, hormis pour les sociétés d'appartenances britanniques, nous retrouvons à plusieurs reprises les dénominations d'entreprises italiennes. Nous pouvons notamment citer la *Societa Coloniale Italiana*, ou la *Societa nazionale dei Servizi Marittimi* implantées à Aden que l'on retrouve plusieurs fois énumérées dans les rapports des M-M. De la même façon, des sociétés grecques se trouvent aussi être d'importantes rivales pour les maisons françaises, comme notamment l'entreprise Liviérato Brothers [357] exportateur de Café et de cigarettes ou la Maison Caracanda Frères, dont nous ne disposons malheureusement que de peu d'informations hormis la récurrence de leurs

355 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen : De l'Arabie heureuse à la guerre*, Paris, Fayard, 2017, p 44.
356 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1916, « Secrétariat. », Agent Paul Nalin.
357 Philippe Videlier, *Quatre saisons à l'hôtel de l'univers*, Paris, Gallimard, p 77.

dénominations au sein de plusieurs sources montrant leur pérennité[358]. Certaines sociétés allemandes se trouvent également présentes à Aden, en particulier la maison germano-américaine Max Klein, exportateur de peaux[359]. Celle ci se retrouve à partir de 1918 dirigée par un « *indigène sous la surveillance étroite du gouvernement*[360] ». Cependant, une maison en particulier se trouve être une importante rivale de l'économie française au Yémen, la société Cowasjee Dinshaw & Bros, une société parsis[361] implantée depuis le XIX[ème] siècle[362]. Cette société incarne en effet une dynamique commerciale impressionnante de par notamment son influence prépondérante dans une large partie de divers champs d'activités. En 1913 notamment, la société acquiert un vapeur destiné à l'exportation de marchandises à partir d'Hodeïda. Le vice-vonsul de France à Hodeïda, exprime alors : « *Il drainera alors la plus grande partie des marchandises exportées actuellement de cette région. Ils affirmeront de cette manière, le monopole de fait qu'ils détiennent du frêt pour ainsi dire entier de la ville de ma résidence*[363] ». De la même manière l'agent des M-M défini en 1918 en ce qui concerne l'implantation de la société à Aden : « *Parlant des Cowasjee, il faut constater qu'ils sont les rois d'Aden. Armateurs, constructeurs, négociants, banquiers, entrepreneurs de chalandage, blanchisseurs, marchands détaillants, ils sont tout-puissants. Ayant su placer dans les principales administrations des employés à leurs gages, ils sont renseignés avant quiconque sur toute bonne affaire* [364]». Cette société s'avère donc être le principal concurrent des commerçants français sur l'espace yéménite, de par son monopole dans ces différents champs d'activités énumérés, mais aussi de par les relations entretenues avec les autorités britanniques qui renforcent donc cette influence. Elle est en effet énormément soutenue par les britanniques, qui se réfèrent à elle en terme d'échanges officiels[365]. En 1926, cette société est d'ailleurs prépondérante en ce qui concerne le transit des marchandises représentant environ les trois quarts de ce trafic d'exportation : « *Il est intéressant de noter que ce mouvement continu de transit que fait la prospérité d'Aden est*

358 Nous retrouvons en effet des allusions à ces maisons au sein des archives du CADN ainsi que dans les archives des Messageries Maritimes. Mais aucune présentation ou information supplémentaires ne sont fournies.

359 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1911 , «Trafic », Agent Jean Malet.

360 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1918, « Secrétariat. », Agent Paul Nalin.

361 Depuis le début du XVIIIe siècle, beaucoup de commerçants d'origine indienne et parsis sont implantés en mer Rouge. Cf : Patrice Chevalier, *Al-Hudayyda sous occupation ottomane (1849-1918)*, Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée 121-122, 2008, p 79-99.

362 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Minute expédiée par le Vice-Consul de France à Hodeida au service anglais de cabotage sur les côtes de l'Yémen. 19 avril 1913.

363 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Minute expédiée par le Vice-Consul de France à Hodeida au service anglais de cabotage sur les côtes de l'Yémen. 19 avril 1913

364 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1918, « Secrétariat », Agent Paul Nalin.

365 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité, 1929, « Secrétariat ». Agent Edouard Chaize.

dans les mains de la Maison Cowasjee Dinshaw [366]». Dès 1918, cette maison était l'une des grandes rivales de notre commerçant français A. Besse. En effet, pour lutter contre son hégémonie, ce dernier construit de la même manière un petit vapeur pour assurer des exportations[367]. A partir de 1929, les deux sociétés se trouvent à nouveau en grande rivalité. La société parsis aurait en effet perdu de son influence au profit de la société française qui serait désormais très bien considérée par les autorités britanniques. Le représentant des M-M souligne d'ailleurs : « *Il est permis de se demander si la Maison Besse va devenir le principal agent de l'expansion anglaise, le fourrier attitré de l'influence anglo-saxonne en mer Rouge* [368]». A travers cette référence, nous pouvons donc comprendre l'importance de la Maison Besse durant cette période, qui parvient ainsi à rivaliser avec la Maison Cowasjee qui était jusqu'alors favorisée par les britanniques. Cette lutte de domination entre les deux sociétés témoigne par la même occasion des enjeux réels de profits qu'il est possible de réaliser à Aden ainsi que des oppositions les menant à se diversifier. Enfin, elle nous permet aussi de comprendre l'intérêt d'être proche des britanniques pour développer son commerce personnel, au delà d'avoir une influence uniquement française.

Ces divers exemples témoignent à la fois du cosmopolitisme présent au Yémen, mais démontrent dans le même temps que les commerçants français doivent sans cesse rivaliser avec de nombreuses autres puissances étrangères présentes sur le territoire. Ils sont en effet loin d'être les seuls à avoir envisagé cette position stratégique comme prospère et sont donc amenés à faire face à ces nombreuses rivalités qui s'illustrent à la fois dans les domaines politique et commercial. Cette situation, a donc pu être un frein à l'émergence d'un plus grand nombre de sociétés commerciales françaises sur le territoire et à probablement participé au fait que seules certaines grandes maisons, bien implantées ont pu réellement perdurer en ce début de XX^{ème} siècle. De plus nous comprenons encore davantage leur intérêt d'occuper une place au sein des institutions diplomatiques, cette assise représentant un moyen d'accroître son influence, mais aussi d'avoir un poids non négligeable face à la concurrence avec les autres pays.

366 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1926 « Trafic », Nom de l'agent illisible.
367 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1918, « Secrétariat » Agent Paul Nalin..
368 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1929, « Secrétariat ». Agent Édouard Chaize

2. La concurrence des ports de la mer Rouge.

De la même manière les commerçants français étant implantés à Aden, se trouvent dépendants de l'influence de la ville. En ce début de XX^{ème} siècle, d'autres espaces de la mer Rouge se trouvent parallèlement connaître un essor important, notamment Djibouti et les territoires d'Obock. Le territoire d'Obock est français depuis 1862. A partir de 1896, il est intégré à un territoire plus large après la fusion avec les protectorats de Tadjourah et des pays Danakils constituants finalement la Côte française des Somalis[369]. D'autres lieux, connaissent de la même façon un développement important le port d'Hodeïda, ou bien Port-Soudan ainsi que Berbera[370]. Ainsi, il existe de réelles rivalités d'influences entre ces différents espaces de commerce stratégiques dont la proximité renforce la concurrence[371]. Peu de recherches ont jusqu'alors porté sur ces villes d'influences et les concurrences qu'elles représentaient. Or il s'agirait d'un angle pertinent puisqu'il permettrait d'entrevoir les véritables enjeux de ces implantations en mer Rouge et les dynamiques développées par ces villes en tant qu'économie marchande. En 1902, le représentant des M-M établi un état des lieux de la situation d'Aden face au développement de ces autres territoires et perçoit notamment la menace représentée par Djibouti : « *De tous les ports voisins, celui qui fait à Aden la concurrence la plus bruyante […] c'est Djibouti. Si les espérances fondées au moment de la substitution de Djibouti à Obock s'étaient réalisées, la suprématie commerciale d'Aden aurait déjà disparue*[372] ». Il note par la suite le chiffre d'affaire réalisé par Aden pour cette année 1902 qui s'élève à 152 millions, tandis que Djibouti approche seulement les 2 millions (Nous ignorons cependant en quelle valeur ces chiffres sont exprimés). La ville de Djibouti reste donc encore loin des bénéfices d'Aden. Nous observons cependant les premières craintes d'un éventuel déclin d'Aden vis-à-vis des autres zones d'influence commerciale présentes aux alentours. De la même manière, l'essor de la ville d'Hodeïda, peut engendrer certaines inquiétudes : « *Hodeïda a pris une réelle importance depuis quelques années* [373]» révèle une fois encore le représentant des M-M au début du siècle. Cette concurrence directe des autres ports de la région symbolise finalement des craintes concernant la perte du monopole commerciale que représente Aden. Ces tendances se trouvent être particulièrement présentes au fur et à mesure des années. Encore en 1916, l'agent de la compagnie des M-M évoque certaines villes pouvant être responsables de la baisse des exportations en

369 Définition de la Côte française des Somalis, Le Monde Diplomatique, [Online].
370 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1911, « Secrétariat », Agent Jean Mallet.
371 Annexe 5 : Carte des principaux ports de la mer Rouge au début du XX^{ème} siècle, p 144.
372 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1902, « Secrétariat », Agent Jean Millet.
373 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1905 « Secrétariat », Agent Jean Millet.

provenance d'Aden. Il cite en particulier les ports de Djibouti, de Massaoua (Erythrée), Mogadiscio (Somali), Zeilah (Somali), Berbera (Somali), Souakim (Soudan), Port-Soudan et Hodeïda[374], où des lignes directes étant mis en place, le transit ne s'effectue donc plus par Aden. Sur la carte en annexe, nous remarquons en effet la proximité de ces villes et par conséquent l'intérêt de mettre en valeur Aden face à ces concurrences directes et nombreuses. Plusieurs ports de la mer Rouge connaissent cet essor en ce début de XX^{ème} siècle, ce qui justifie la potentielle perte d'influence d'Aden. C'est l'une des raisons pour laquelle les britanniques améliorent les infrastructures et la praticité de cette dernière afin d'en maintenir l'influence, en construisant par exemple des entrepôts de stockage de marchandises[375] ou d'autres aménagements renforçant l'attractivité du port. En 1920, lorsque la société de commerce Cowasjee vient s'installer à Djibouti, le gouverneur de la côte française des somalis rappelle à l'agent consulaire d'Aden que « *Le Gouvernement de la Colonie s'attachera dans la plus large mesure possible à faciliter la tâche de la nouvelle firme qui s'installe dans la Colonie*[376] » en englobant aussi les autres maisons de commerce souhaitant venir s'y installer. En 1921, ce même gouverneur souhaite, à titre confidentiel, obtenir des informations sur les prix du ravitaillement en charbon à Aden, ainsi que les noms de navires français s'étant arrêtés dans le port afin d'observer les mesures à prendre afin de favoriser le passage de ces navires à Djibouti plutôt qu'à Aden[377]. En 1923, l'agent consulaire d'Aden est à nouveau prié de communiquer les droits de douanes en vigueur à Aden, une fois encore afin de pouvoir renforcer l'influence du port de Djibouti en s'accordant aux prix d'Aden[378]. Ces différentes requêtes soumises par le gouvernement de Djibouti, manifestent les volontés concrètes de développement du port afin d'obtenir de la même façon qu'Aden un trafic important de navires, et ainsi encourager les sociétés à s'installer sur ce territoire. Les autorités françaises ont donc bien compris l'intérêt de l'espace et tentent ainsi d'imiter la stratégie commerciale mise en place par les britanniques à Aden. Nous l'avions remarqué, si les maisons de commerce, notamment françaises établissent leur sociétés à Aden, ils ne manquent pas d'ouvrir des succursales dans les autres ports de la mer Rouge en particulier. C'est donc en partie pour ces raisons, que la vivacité d'Aden peut être remise en cause et que son statut de ville influente puisse à plusieurs reprises être menacé par l'attractivité de ces autres espaces. Néanmoins, au fur et à mesure des années, les ambitions concernant Djibouti ne semble finalement pas être à la hauteur

374 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1916 « Secrétariat », Paul Nalin.

375 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1915 « Secrétariat », Agent Paul Nalin.

376 Archives du CADN, Aden, 2MI3212, Lettre du Gouverneur de la Côte française des Somalis à l'agent consulaire de France à Aden, 13 septembre 1920.

377 Archives du CADN, Aden, 2MI3212, Lettre du Gouverneur de la Côte française des Somalis à l'agent consulaire de France à Aden, 6 août 1921.

378 Archives du CADN, Aden, 2MI3212,Lettre du Gouverneur de la Côte française des Somalis à l'agent consulaire de France à Aden, 17 février 1923.

de ces espérances et Aden reste une préférence dans l'installation des entreprises marchandes. En 1925, l'agent consulaire de France à Aden se penche sur la situation et détermine ainsi : « *Les facilités qui peuvent être concédées au port d'Aden, ne peuvent nuire nullement au développement de notre port colonial de Djibouti parce que ce port n'exporte que les produits de l'Abyssinie et ne reçoit rien de l'Yémen […] ni de toute autre contrée voisine*[379] ». Il ajoute par ailleurs en conclusion de son rapport, « *Les autres régions avoisinantes ne peuvent être tentées de diriger leurs produits sur Djibouti lorsque l'intérêt les pousse à les diriger sur Aden, qui a toujours été le seul marché d'exportation pour tous les produits de ces régions* [380]». La concurrence réelle entre ces deux ports reste finalement plutôt limitée, étant donné que jusqu'à la fin des années 1920, Aden demeure le lieu de prédilection pour l'expansion commerciale, tandis que Djibouti peine davantage à se développer.

Concernant le port d'Hodeïda, son influence est davantage ponctuelle et limitée dans le temps. La ville étant en effet le lieu de différentes instabilités son développement se trouve souvent contraint et dépendant du contexte politique présent à une période donnée. Sa concurrence n'en demeure pas moins une inquiétude révélatrice de son potentiel. C'est d'ailleurs pour cette raison que le vice-consulat français a été mis en place en 1912 comme nous l'avons étudié au sein de notre chapitre 4. Avant la première guerre mondiale, la ville représente donc un lieu de concurrence important pour Aden. En effet définie comme le centre naturel du Yémen[381] , la ville apparaît comme mieux située en vue de se rendre par la suite en direction du Canal de Suez, vers l'Europe ou l'Amérique. D'autant plus qu'énormément d'importation de marchandises effectuent leur transit par ce port. Néanmoins, les différentes tensions perturbants la place empêchent un développement plus large et rendent son attractivité moindre. Ce rayonnement se trouve en effet quasiment réduit à néant dès la fin de la première guerre mondiale : « E*lles* [Les maisons de négociants] *ne pourraient se permettre l'établissement réel d'une agence et aucune marchandise ne peut être déportée directement de ce port, qui, détruit pendant la guerre, a depuis été entièrement abandonné*[382] ». De la même façon, les autres ports de la région semblent limités dans leurs exportations. Nous citions comme exemple Zeila ou Berbera sur les côtes somaliennes. Ces ports, malgré leurs positions, ne semblent toujours pas pouvoir rivaliser avec Aden. L'une des raisons principales semble être que le commerce y est maintenu par de petits commerçants « indigènes » qui exportent ces marchandises directement à Aden pour que celles-ci soient par la suite expédiées vers d'autres pays. Les produits, tels que les peaux, gommes et café en particulier passent en effet par Aden au lieu d'être exportés directement

379 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 11 juin 1925.
380 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 11 juin 1925.
381 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6], Rapport d'activité 1915-1916 « Secrétariat », Agent Paul Nalin.
382 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 11 juin 1925.

des ces territoires. De la même façon, le port de Djeddah dont l'influence était considérable durant le XIX[ème] siècle, a progressivement perdu de son influence face à la concurrence d'Aden[383]. Un établissement de sociétés européennes et de comptoirs européens sur ces espaces apparaît donc comme inutile en terme de profits, hormis pour les succursales. Ce sont davantage des ports de transits et d'exportations à faible distance que des ports de marchés commerciaux internationaux[384]. Néanmoins, le potentiel de ces villes dont la proximité avec Aden en fait de puissantes concurrentes, demeure une crainte importante pour nos commerçants français, notamment la Compagnie des M-M, qui perdrait alors une grande partie de ses possibilités de transit. Malgré le déploiement économique de ces négociants sur ces autres espaces, le siège de leurs société se trouve à Aden, et sa perte d'influence ne pourrait qu'avoir de grandes conséquences sur leurs bénéfices. Ils sont donc dépendants de ce rayonnement.

Ce chapitre a ainsi tenté d'élaborer un panel de toutes les rivalités existantes au Yémen qui peuvent ainsi contraindre le développement des commerçants français sur le territoire. Il existe ainsi tout d'abord de nombreuses concurrences entre les négociants français eux-mêmes, qui, afin de renforcer leurs appuis sur le territoire, voient, par l'obtention de la gérance du poste consulaire, un moyen d'augmenter leur rayonnement sur la région tout en acquérant certains bénéfices. Dans le même temps, il existe aussi d'importantes rivalités entre les différentes nations présentes sur cet espace qui poussent donc nos commerçants français à se montrer compétitifs. Enfin, nous avons pu aussi observer que ceux-ci sont largement dépendant de l'influence de la ville d'Aden et de son attractivité par rapport aux autres espaces de la mer Rouge. La combinaison de ces divers éléments, témoigne ainsi des difficultés auxquelles nos négociants français se trouvent confrontés et explique finalement que peu d'entre eux parviennent réellement à atteindre une prospérité importante. L'observation graduelle de ces diverses contraintes nous a donc permis de comprendre à la fois le contexte économique présent au Yémen, mais aussi d'entrevoir partiellement certaines instabilités d'influence pour le port d'Aden, qui font donc penser à un certain déclin de la ville, que nous allons donc maintenant plus spécifiquement étudier.

383 Philippe Pétriat, *Le Négoce des lieux saints, Négociants hadramis de Djedda, 1850-1950*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2016, p 125.
384 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 11 juin 1925.

Chapitre 6: Ambivalence de la situation française au Yémen : Entre prospérité et déclin.

I) L'espace yéménite : Un territoire confronté aux instabilités.

1. Ambivalence du territoire : hésitations et impérialisme.

« *Le fantastique retombe,*
le regard prend l'habitude
des ombres qui tremblent.»
André Malraux,
La Reine de Saba, une aventure géographique.[385]

Depuis le début du XX^{ème} siècle, un sentiment paradoxal accompagne les considérations sur la ville d'Aden et sur le Yémen en général. Aden, considérée comme une ville prospère, connaissant de nombreux développements, et ayant une forte influence économique, connaît pourtant certaines craintes d'un éventuel déclin se déployer. Au sein des postes diplomatiques, chez les commerçants, les hésitations et les rivalités sont en effet présentes tout au long de notre période, et se trouvent renforcées par des instabilités propres au territoire. En se fondant uniquement sur les visions de nos écrivains voyageurs, nous percevions déjà une certaine décadence concernant le Yémen, avec une imagerie descriptive appartenant au domaine de la désillusion. « *La nouveauté des terres et des figures épuisées, les couleurs devenues ordinaires, les tableaux affaiblis, il n'est plus impossible de chercher à comprendre Aden. Aden est un nœud qui boucle bien des cordes, : il ne fallait pas beaucoup de mois pour épuiser le pittoresque de cet Orient et saisir les forces qui tiraient les ficelles et serraient fort ce nœud* [386] » écrivait Paul Nizan. « Ceux qui tirent les ficelles », sont bien évidemment ces commerçants ayant largement transformé la ville depuis leur implantation. La port d'Aden, est ici réduit à son enjeu commercial, ce qui diffère finalement peu des autres considérations que nous avons pu observer. Si l'on s'attache à étudier la situation yéménite d'un point de vue géographique, nous remarquons que les intérêts se concentrent seulement sur quelques points stratégiques. Nous l'avons par ailleurs compris, ces villes principales du Yémen, Aden, Hodeïda, restent avant tout des lieux utiles où le commerce joue un rôle prépondérant. L'intérieur du pays conserve quant à lui l'image d'un territoire encore méconnu, ne représentant finalement que peu d'intérêt, hormis pour certaines exportations de café ou de peaux. L'imagerie populaire

385 André Malraux, *La Reine de Saba, une aventure géographique*, Paris, Éditions Gallimard, 1971, p 73.
386 Paul Nizan, *Aden Arabie*, Paris, La découverte, 2002,p 109.

concernant l'*hinterland*, reste de plus toujours liée à ce mythe d'une Arabie heureuse tant chez les négociants que chez les voyageurs[387]. Encore en 1930, cet espace est en effet renvoyé à ces considérations selon lesquelles il s'agit d'une région fertile, pourvue de nombreuses richesses. En témoigne la description de l'agent consulaire la même année : « *Pouvons-nous ignorer les richesses économiques que renferment ce pays et que les autres convoitent si ardemment?[…] On sait, a écrit le colonel Jacob, que le fer, le cuivre, le charbon, l'or et l'argent y existe*[388] ». Le mythe de l'Arabie heureuse n'a donc pas cessé d'être présent dans les esprits, et la région méconnu de ce Yémen du Nord alimente encore les fantasmes de ces hommes en quête de richesse et de profits. Dans le même temps, les terres du Yémen sont cependant aussi renvoyés à l'idée d'une contrée hostile. Encore en 1936, un conseiller agricole du nom d'Ahmad Wasfi Zakariya écrivait : « *Celui qui entre au Yémen est perdu, et celui qui en sort renaît*[389] ». Ce jugement négatif témoigne ainsi de l'ambivalence des points de vue sur le territoire yéménite, pour lequel il existe à la fois des intérêts économiques et donc un attrait particulier, mais auquel reste parallèlement lié une image de terre désolée. Ces fantasmes concernant la région, poussent ainsi les différentes nations colonialistes à des velléités certaines. Même s'il s'avère que les puissances européennes en particulier, concentrent avant tout leurs expansions sur les côtes maritimes du Yémen. L'enjeu est bien de réussir à conserver cette influence en dépit des tensions et des rivalités. Pour notre période cependant, il apparaît nettement au fil des années qu'aucune stabilité réelle n'est garantie en ce qui concerne la prospérité de ces espaces. Les villes du Yémen du Nord, conservent encore, cette image de villes en ruine tant pour les voyageurs que pour les commerçants. Mokha notamment, ne fait plus aucune illusion et a perdu depuis longtemps son prestige lié à son commerce du café. Elle est devenu une « *Ville morte* [390]», une « *cité spectrale* [391]», n'ayant plus aucun intérêt. Hodeïda, demeure malgré les efforts, enclavée par les différentes tensions politiques et perd progressivement ses possibilités d'expansions. Les côtes du Yémen sont de la même façon délaissées. La péninsule de Cheikh Said, qui avait nourrie tant d'espoirs pour nos commerçants français semble de la même façon être désormais abandonnée. Seules les ruines de l'ancienne « factorie Roubeau », commerçant marseillais ruiné à partir de 1870, semblent à présent témoigner des ambitions françaises avortées sur cet espace[392]. Quant à Aden, l'âge d'or du XIX[ème] siècle s'est peu à peu épuisé au fil du temps. Malgré ses avantages et sa situation, le port demeure sujet aux perturbations relatives à l'époque.

387 Archives du CADN, Hodeïda, 2MI3156, Lettre de l'Union du Capital et du Travail au vice-consul de France à Hodeïda, 24 novembre 1913.
388 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 9 avril 1930.
389 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen de l'Arabie Heureuse à la guerre*, Paris, Fayard, 2018, p 24.
390 Henri de Monfreid, *Les secrets de la mer Rouge*, Paris, Grasset, 1991, p 36.
391 Joseph Kessel, *Fortune carrée*, Paris, Pocket, 1955, p 126.
392 Henri de Monfreid, *Ibid*, p 22.

« *On croit que le mot Éden a la même origine que le mot Aden* [393]» écrivait Edme François Jomard. Si le port peut en effet se vanter d'être prospère et donc se rapprocher d'une vision paradisiaque (en particulier pour les négociants qui y font profit), la réalité semble bien plus nuancée. Nous remarquons en effet une situation paradoxale qui s'illustre à la fois dans l'ambition d'en faire une ville d'importance majeure tout en ayant dans le même temps des difficultés à mettre en place cette expansion. En témoigne notamment les hésitations des britanniques au début du siècle. Hormis la mise en place de nouvelles infrastructures, ceux-ci n'accorde en réalité que peu d'investissements concrets dans le développement de la ville. Ils souhaitent en effet dans le même temps étendre leurs possessions, tout en s'appuyant sur leurs acquis. Ce n'est finalement qu'à partir de la fin des années 1930 qu'un réel effort est réalisé, qui s'illustre notamment dans le changement de statut de la ville[394]. En ce qui concerne les investissements français, nous remarquons dans le même temps les nombreuses hésitations entretenues à l'égard du territoire. Si l'implantation diplomatique par exemple, est réelle, le poste mis en place reste toutefois une simple agence consulaire et ceci jusqu'en 1941. Bien que celui-ci détienne de nombreux pouvoirs administratifs, il aurait été naturel de le conserver au moins en Vice-consulat, étant donné les nombreuses fonctions dont il s'occupait. Il semblerait ainsi que malgré toutes les possibilités et avantages que possède le port, son développement soit finalement restreint et ait du mal à maintenir une influence continuelle. Au début du XX^{ème} siècle, Aden a déjà une bonne réputation comme port de transit. Cependant, cet essor semble s'épuiser peu à peu et progressivement la perte d'influence se fait davantage ressentir. En particulier dans le domaine économique, où les fluctuations sont importantes et caractéristiques des perturbations relatives au contexte politique.

2. Les dynamiques économiques d'Aden.

La ville d'Aden est en effet en proie à certaines oscillations économiques dès le début du siècle. Progressivement, l'idée que celle-ci périclite semble d'ailleurs entrer dans l'esprit de ses habitants, en particulier des commerçants, pouvant éprouver certaines difficultés à se maintenir. Cette inquiétude grandissante s'aperçoit donc au fur et à mesure des années. En se rapportant aux remarques sur le commerce général du port d'après les rapports de l'agent de la Compagnie des M-M, nous remarquons en effet que la situation est loin d'être linéaire et stable. Au début du siècle, en particulier entre les années 1900 et 1913, l'économie du port connaît un élan important notamment

393 Philippe Videlier, *Quatre saisons à l'hôtel de l'univers*, Paris, Gallimard, 2017, p 24.
394 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 1er avril 1937.

en terme d'exportations pour les commerçants qui réalisent alors de nombreux bénéfices et profitent de la stabilité du territoire. Face aux autres ports de la région de la mer Rouge, Aden et Hodeïda apparaissaient en effet comme les lieux où il était nécessaire d'avoir une agence lorsque l'on souhaitait faire profit durant cette période[395]. Ainsi, dès 1900, Aden en particulier connaît un très bon fonctionnement économique. Seule les années 1905, 1908 et 1911 apparaissent en effet mauvaises et le commerce général de la ville montre une décroissance. En ce qui concerne l'année 1905, les troubles présents au sein du Yémen du Nord sont responsables de la chute des exportations en particulier pour le café. Pour 1908, la cause principale s'avère être « la crise américaine » de 1907 comme le souligne l'agent de la Compagnie des M-M[396]. Pour 1911, c'est principalement la concurrence des autres villes, qui serait responsable de cette baisse significative[397]. Ainsi, jusqu'en 1913, la courbe du commerce continue malgré tout d'augmenter et la situation économique est sensiblement florissante. A partir de 1914, année d'entrée dans la première guerre mondiale, bien que le port maintienne une certaine activité, le commerce se trouve cependant touché par le contexte politique. Cela se répercute donc sur l'économie présente. À partir de Novembre 1916, les ports du Yémen se trouvent fermés au commerce et les navires du guerre britanniques contrôlent alors la région afin notamment de limiter la contrebande à destination de l'Empire ottoman. Aucun navire n'est donc autorisé à procéder aux exportations hormis certains boutres venant de Djibouti[398]. Les commerçants français se retrouvent donc dans l'impossibilité de mener à bien leurs exportations durant cette période. Les hostilités entre les britanniques et l'Empire ottoman ont d'ailleurs fortement contraint le commerce sur place. Après cette première guerre mondiale, la situation met du temps à se rétablir, certaines maisons de commerce ont dû fermer leurs portes, notamment la maison française d'Alfred Bardey que nous avions déjà évoqué dans notre Chapitre 3. D'autres, comme M. Riès ou A.Besse attendaient quant à eux impatiemment de pouvoir reprendre leurs exportations et on su faire face à la crise[399]. Dans le même temps, l'idée de la concurrence avec les ports voisins est de plus en plus présente dans les esprits, et cette limitation effective des exportations en provenance d'Aden a contribué à les renforcer. Encore en 1925, le commerce peine à reprendre dans les conditions connues d'avant la première guerre mondiale et la prospérité de la ville n'est plus confirmée. L'année 1927 semble figurer comme une exception de

395 Philippe Pétriat, *Le négoce des lieux saints 1850-1950*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2016, p 192.
396 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1908, « Secrétariat », Nom de l'agent illisible.
397 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1911 « Secrétariat », Agent Paul Nalin.
398 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 7 novembre 1915.
399 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1918, « Secrétariat », Agent Paul Nalin.

part un nombre élevé d'exportation. En 1928, dans son rapport annuel, l'agent des M-M note d'ailleurs : « *On voit revenir comme un leit-motiv dans de nombreux rapports qu'Aden périclite et ne peut se développer ; c'est aussi la complainte de nombreux commerçants. […] Le colonel Reilly m'avouait dernièrement que depuis quatorze ans qu'il est à Aden il entend répéter la même antienne, et il est permis de se demander si elle est motivée par des appréhensions plus que par des réalités* [400]». Du point de vue des commerçants présents au sein du Yémen, il y aurait donc de nombreuses inquiétudes concernant cette perte d'influence de la ville étant donné qu'ils ne réaliseraient plus les bénéfices d'autrefois, c'est à dire d'avant la première guerre mondiale.

II) La fin de la prospérité ?

1. Le déclin économique.

La question de se pose donc de savoir si Aden périclite réellement. Après la première guerre mondiale le commerce d'Aden a particulièrement souffert. Dès 1920, l'agent consulaire de France à Aden, est notamment prié par le Ministère des Affaires étrangères de faire attention aux dépenses liés aux navires français de la marine marchande, et de les réduire au strict nécessaire[401]. A partir de cette période, l'on observe finalement que le chiffre d'affaire du port d'Aden repose davantage sur les bénéfices réalisés à partir du ravitaillement en charbons, en eau pure, et en mazout des steamers que sur les exportations. En effet, si le transit des navires reste constant et parvient même à augmenter à certaines occasions, les exportations et les importations ne révèlent plus les mêmes dynamiques qu'au début du siècle. Dans le même temps, les concurrences avec les autres ports de la mer Rouge, se font de plus en plus ressentir. En 1929 notamment, l'exportation de café en provenance d'Aden échappe de plus en plus à la ville au profit de Djibouti. De plus, les exportations vers l'Europe, mais aussi vers l'Amérique sont de moins en moins élevées durant cette année 1929, étant donné la crise économique mondiale dont souffre les activités marchandes[402]. D'ailleurs, jusqu'en 1932, les conséquences de cette crise se font ressentir largement sur le commerce d'Aden, qui ne parvient à maintenir réellement sa prospérité que du fait de ses possibilités de ravitaillement. Si l'on compare notamment les chiffres des exportations exécutées par la Compagnie française des M-M sur le graphique de la page suivante, nous pouvons en effet observer ces tendances et les

400 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité1928, « Secrétariat », Agent Pierre Payras.

401 Archives du CADN, Aden, 2MI3206 Lettre du Sous-Secrétariat d'état au Ministère des Travaux Publics chargé des ports, de la marine marchande & des pêches à l'agent consulaire de France à Aden, 25 novembre 1920.

402 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929, « Secrétariat. », Nom de l'agent illisible.

différences notables entre l'avant première guerre mondiale et l'après. Malheureusement, l'absence de rapports fournissant les chiffres annuels entre 1914 et 1924 représentent une lacune importante. Toutefois, ce graphique peut tout de même nous permettre de considérer plus aisément les changements impressionnants dans l'évolution commerciale du port d'Aden.

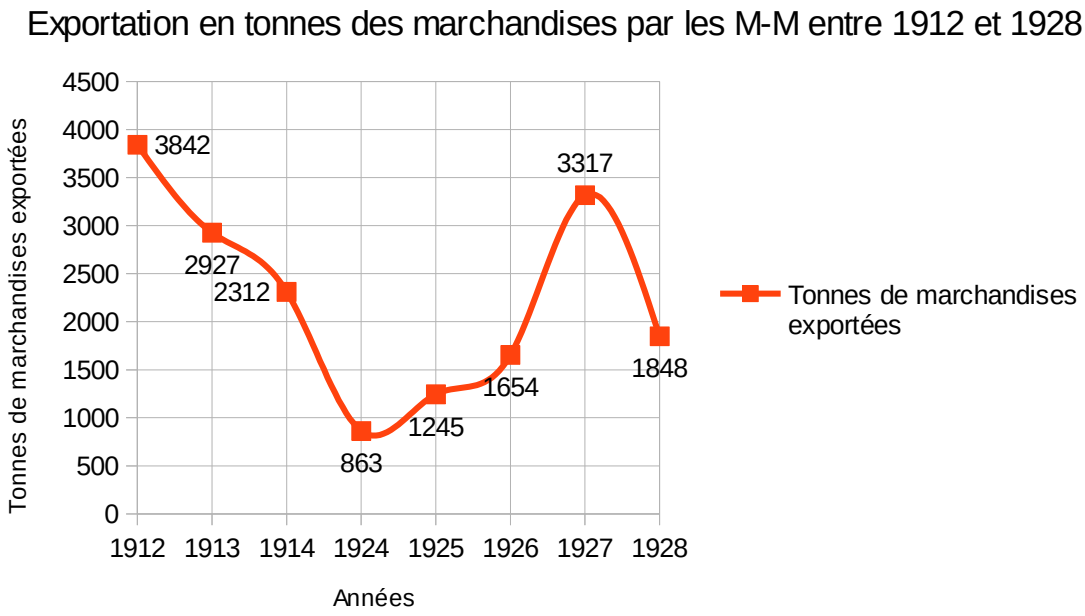


Illustration 7: Exportation en tonnes des marchandises par les M-M entre 1912 et 1928. Sources: D'après les Archives Frenchlines & Compagnies, Le Havre: Rapports d'activité de la Compagnie des M-M 1912-1914 ; 1924-1928, 1997 002 4388.

Avec ce graphique, nous remarquons en effet le déclin impressionnant connu par la Compagnie française pour la période, qui peine de plus en plus à conserver une stabilité économique. De 2312 tonnes de marchandises exportées en 1914, elle passe à seulement 863 tonnes en 1924. Bien évidemment, ces résultats ne s'applique qu'à cette seule compagnie française et il apparaît difficile d'en retirer des statistiques générales qui s'avéreraient exactes pour tous les autres transporteurs notamment. Néanmoins, ces chiffres constituent un bon aperçu et coïncident avec les remarques faites sur les tendances commerciales de cette période. Seule l'année 1927 représente un rebond impressionnant, du fait notamment du nombre croissant de navires étant venu pour s'y réapprovisionner, ce qui a eu pour conséquence, l'augmentation de leurs chargement en marchandises et donc une plus grande exportation[403]. Ce regain d'importance n'est cependant que de

403 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1927. « Trafic », Agent par Intérim Pierre Payras.

courte durée puisque les chiffres baissent à nouveau à partir de 1928. Pour cette année, une épidémie de peste à Aden a notamment ralenti les exportations puisque pendant trois mois, celles-ci étaient interdites à destination de l'Europe[404].

La suite des événements ne fait que confirmer cette dégradation économique progressive de la ville d'Aden. L'on remarque une fois encore, que si l'activité concernant les exportations et les importations sont en baisses. A la fin des années 1920, le Yémen du Nord apparaît de plus en plus fermé au commerce, ce qui a évidemment de lourdes répercussions sur l'état économique général du territoire. L'agent des M-M rapporte en effet : « *Ce pays ne paraît pas encore prêt à admettre la pénétration étrangère seule capable de provoquer son développement économique par l'exploitation rationnelle de ses immenses richesses* [405]». Ces événements sont d'ailleurs parfaitement en relation avec les descriptions fournies par nos écrivains voyageurs des années 1930, qui observent un pays refermé sur lui-même et hostile, malgré les opportunités qu'il représente. Plusieurs événements viennent ainsi perturber les dynamiques commerciale du Yémen durant cette période. En 1933, les commerçants, notamment français, craignent en effet de voir certaines dispositions prisent par les britanniques affaiblir le monde du négoce. Déjà, l'avenir administratif d'Aden est remis en question à savoir si le port restera dépendant de l'Inde ou bien deviendra rattaché au Colonial Office comme le souligne l'agent consulaire d'Aden[406]. Les commerçants locaux protestent contre cette mesure, qui selon eux, ébranlerait les bénéfices des franchises et entraînerait donc la fin des opérations de transit sur le port. Selon l'agent consulaire de France, il semble cependant peu probable que les britanniques effectuent ce bouleversement, qui entraînerait donc le déclin d'Aden. Ceux-ci préféreraient en effet conserver le statut de port franc d'Aden. La même année, d'autres craintes émergent pour les commerçants. En effet, l'Imam Yahya met en place, avec ses fils et certains amis une société du nom de « *National Corporation of Yémen* » dans le but d'obtenir le monopole du commerce du tabac notamment, mais aussi des autres produits issues du Yémen du Nord. « *Les Yéménites viennent de décider qu'ils seraient les artisans de leurs prospérité économique*[407] » décrit l'agent consulaire d'Aden. Par cette mesure, l'Imam souhaite en effet s'assurer le contrôle de toutes les exportations et importations en provenance de son territoire, ce qui représente indéniablement d'importantes pertes pour les commerçants d'Aden dont la plupart

404 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité, 1928, « Trafic », Agent Pierre Peyras.
405 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1930, « Secrétariat », Nom de l'agent illisible.
406 Archives du CADN, Aden,2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 12 mai 1933.
407 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 23 août 1933.

des importations proviennent de cet espace. Rappelons notamment ici que des commerçants comme A. Besse ou M.Riès possédaient des succursales à Hodeïda. De plus, la majeure partie de leurs productions étaient issues de l'importation de ce territoire.Ces mesures prises par l'Imam constitueraient donc une entrave à leur commerce. Dès 1930, l'Imam Yahya avait par ailleurs mis en place un édit, obligeant les maisons de commerce étrangères établies sur son territoire, à « *balancer leurs exportations par des importations équivalentes, soit en marchandises, soit en Thalers*[408] ». Aucun commerçant n'ayant cependant réglé ces mesures jusqu'à présent, l'Imam demande donc en 1933 que les sommes soient payées. Cela représente évidemment un coût important et risque de contraindre les maisons de commerces établies au sein du Yémen du Nord à fermer leurs portes. Toutefois, ces dernières considérant ce chantage comme abusif, elles se refusent à verser une quelconque somme à l'Imam, mettant d'ailleurs en avant une certaine xénophobie de la part de la politique de celui-ci à l'égard des Européens[409]. L'affaire s'arrête donc là, mais ces tensions témoignent toutefois qu'aucune garantie de stabilité n'est concédée aux négociants implantés sur le territoire yéménite Nord. Il faut d'ailleurs ajouter à cela, qu'il existe une inégalité entre les tarifs douaniers appliqués aux maisons de commerce étrangères comparativement aux maisons yéménites ce qui crée évidemment un favoritisme poussant peu à peu les sociétés étrangères marchandes à quitter le territoire, et délaisser Hodeïda. Cette volonté présente dans la partie Nord du Yémen de réduire peu à peu l'influence des commerçants étrangers au sein de la région, engendre évidemment de lourdes conséquences pour ceux qui y sont établis, mais aussi indirectement pour le commerce d'Aden qui est dans une large mesure dépendant des importations de cet espace. D'autant plus que le commerce du café en particulier, est monopolisé depuis 1931 par seulement trois maisons de commerce implantées à Hodeïda, ce qui laisse peu de place à la concurrence et met en difficulté toutes les autres sociétés dépendantes des importations de la place[410], le café étant le principal bien des échanges. En 1934, le commerce à Hodeïda se trouve une nouvelle fois paralysé par les tensions présentes au sein de la région, et implique la rupture du commerce émanent du port[411]. Nous le comprenons, les tensions politiques depuis la prise de pouvoir de l'Imam, et en particulier depuis la mise en place de la monarchie dite du « Royaume mutawakkilite du Yémen » le 2 septembre 1926[412], provoque des complications dans les relations avec les puissances européennes, ce qui entache la vie commerciale du Yémen en général, et par conséquent la situation économique d'Aden en particulier. Ces événements perturbent indéniablement la stabilité marchande de la ville. Ainsi,

408 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 23 août 1933.
409 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 23 août 1933.
410 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 23 août 1933.
411 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 26 mai 1934.
412 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen de l'Arabie heureuse à la guerre*, p 330.

si ces contraintes politiques étaient amenés à perdurer, les commerçants seraient sans doute contraints de quitter Aden pour d'autres ports, où ils peuvent à la fois assurer leurs importations (Venant donc d'autres pays) et les exporter. Les courbes du commerce entre les années 1930 et 1940 éprouvent ainsi certains déséquilibres. Si l'on observe une nouvelle fois les exportations effectuées par la Compagnie des M-M pour cette période, grâce au graphique ci-dessous, nous remarquons un premier déclin justement à partir de 1931, en corrélation avec les difficultés énumérées précédemment. Si le commerce connaît un certain regain à partir de 1934, et atteint un pic important en 1935, cette augmentation n'est que de courte durée. En 1936, les exportations baisses, mais principalement à cause d'un manque de place au sein des navires[413]. Après 1937, le déclin est bien effectif. Et l'entrée dans la seconde guerre mondiale en 1939, provoque, comme pour la première guerre mondiale, une forte baisse des exportations.

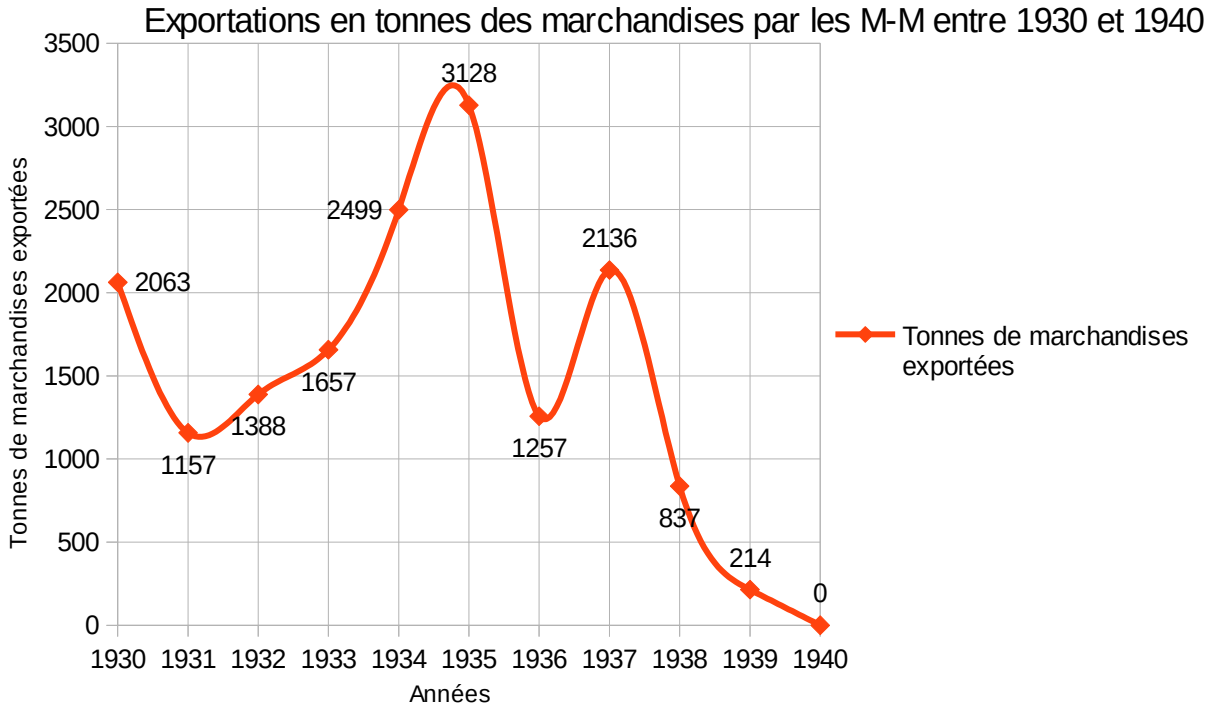


Illustration 8: Exportations en tonnes des marchandises par les M-M entre 1930 et 1940.
Source : D'après les Archives Frenchlines & Compagnies, Le Havre: Rapports d'activité de la Compagnie des M-M, 1930-1940, 1997 002 4388.

Nos commerçants français connaissent ainsi de nombreuses difficultés en ce début de XX^{ème} siècle. Les perturbations politiques internes, les deux guerres mondiales, ont fortement influencé le

413 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389 [36/C/6] Rapport d'activité 1936, « Trafic », Agent Raoul Rodenfuser.

commerce issu du port d'Aden, et ont eu pour conséquence un certain déclin de son rayonnement. Les exportations, ont énormément chuté et les tendances générales n'affichent qu'une prospérité fluctuante et non linéaire.

Néanmoins il est assez intéressant d'observer que malgré ces nombreux événements pouvant perturber les exportations et les importations, le port conserve une fréquentation importante. Sur le graphique ci-dessous, nous remarquons en effet que le nombre de navires faisant escale à Aden, connaît certes des fluctuations importantes d'années en années, mais conserve tout de même une bonne influence.

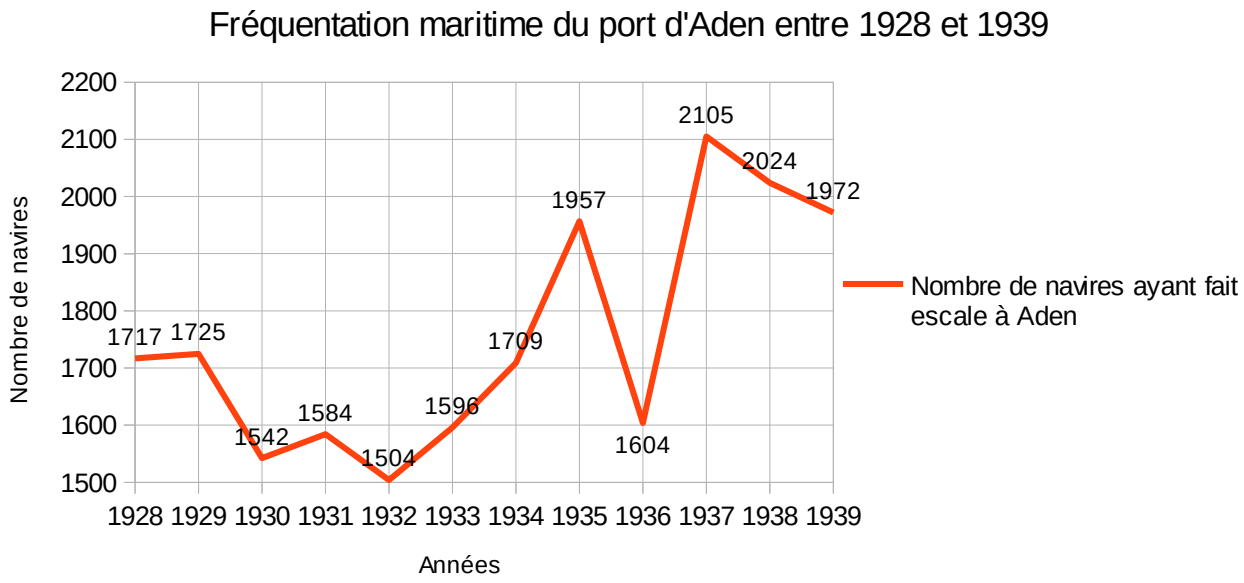


Illustration 9: Fréquentation maritime du port d'Aden entre 1928 et 1939.
Sources: D'après les Archives Frenchlines & Compagnies, Le Havre: Rapports d'activité de la Compagnie des M-M, 1928-1939, 1997 002 4388, 1997 002 4389.

Nous observons ici qu'à partir de 1930, les fréquentations ont diminué et se maintiennent basses jusqu'en 1933. En 1934, la courbe augmente à nouveau, atteignant un pic en 1935 avec 1957 navires ayant choisi Aden pour escale. L'année suivante, en 1936, représente cependant une chute colossale de la fréquentation du port qui reprend toutefois de manière intensive en 1937 avec un total de 2105 navires, un record jamais atteint jusqu'alors. A partir de 1935, les autorités britanniques organisent en effet de nombreux travaux afin d'améliorer la place d'Aden comme port de ravitaillement ce qui pourrait donc expliquer l'augmentation des escales à partir de 1937. En 1938, le port compte 30 grands réservoirs de mazout, et les autorités se sont aussi arrangées pour mettre en place un

important système pour le ravitaillement en eau pure des navires[414]. L'attractivité du port demeure donc importante et connaît ainsi de bonnes fréquentations jusqu'au début de la seconde guerre mondiale. Sur une période de dix années, entre 1929 et 1939, nous remarquons cependant que les tendances sont principalement faibles malgré un essor important pour 1937 et 1938. Cet exemple peut donc aussi témoigner d'un certain déclin du port pour la période. Il est d'ailleurs à noter, que la prospérité du port d'Aden, tient avant tout de son rôle d'intermédiaire entre principalement les ports de l'Inde, (de Bombay en particulier) et de l'Europe via le canal de Suez. C'est grâce à cela que le commerce local et les compagnies côtières feraient donc « le plus clair de leurs bénéfices [415]» et que l'administration britannique aurait donc les plus grands intérêts à conserver l'attraction de ce port. Ainsi, si Aden semble constituer une ville toujours attrayante, il faut tout de même souligner que son influence ne semble tenir qu'à un fil et que les nombreuses instabilités empêchent les commerçants d'établir de quelconques prévisions sur le long terme. D'une année sur l'autre, tout peut en effet basculer, et une maison prospère peut voir son chiffre d'affaire dégringoler en l'espace de quelques temps. Les rivalités entre négociants et villes, que nous avions étudiés au sein du précédent chapitre, liées aux instabilités politiques présentes, représentent donc divers éléments pouvant entacher la prospérité de nos commerçants. Cette accumulation de difficultés contribue donc au fait que peu de commerçants français parviennent finalement à se maintenir durant cette période.

2. Situation des négociants et agents consulaires français.

Les velléités françaises à l'égard du Yémen, ne se trouvent pourtant pas écartées à partir des années 1930, et ce, malgré les difficultés présentes sur le territoire. En 1930, l'agent consulaire de France à Aden, exprime dans son rapport au Ministère des Affaires étrangères, les intérêts que les français pourraient obtenir au sein du Yémen du Nord, en soulignant que les rapports français avec l'Imam semblent bons.[416] Pour le moment l'envoi d'un représentant officiel semble toutefois compris, du fait notamment de la volonté de l'Imam de faire prospérer avant tout son pays[417]. L'agent consulaire avoue cependant qu'entreprendre une politique économique serait bienvenue, afin de concurrencer les nombreuses autres nations s'intéressant à la région. Il dénote par la même occasion un certain retard du commerce français sur le territoire : « *Je reconnais que les premiers*

414 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 7 janvier 1935.
415 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929 « Secrétariat. », Agent Édouard Chaize.
416 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'Agent Consulaire de France à Aden au MAE, 19 avril 1930.
417 Laurent Bonnefoy, *Le Yémen de l'Arabie heureuse à la guerre*, p 44.

rapports de notre industrie avec le Yémen n'ont pas été couronnés de succès[418] ». Ces volontés économiques demeurent toutefois minimes, et le commerce français au Yémen connaît déjà pour cette époque certaines difficultés. C'est dans le même temps la période où nos écrivains voyageurs publient leurs écrits sur le Yémen. Or, si le goût de l'aventure est dans un premier temps encore présent, que ce soit notamment chez A. Malraux ou H. De Monfreid, déjà, le territoire provoque un certain rejet chez certains d'entre eux, comme nous avions pu le voir en particulier chez P. Nizan. La question de la colonisation du territoire demeure chez lui une problématique particulière, qui ne pourra perdurer dans le temps telle qu'elle est alors pratiquée. Dans ses descriptions, nous avions observé cette idée que les Européens ne pourraient en effet continuer leurs impérialismes sur ce pays, sans conséquences : « *Ces desseins, vous les nommez ici guerre, commerce et transit : croyez-vous que ces mots excuseront tout jusqu'à la fin des temps ?* [419]». Déjà, l'auteur remet en question le système colonialiste et s'interroge ainsi sur sa pérennité et ses défaillances.

Ainsi, en ce qui concerne en effet le cas particulier des maisons françaises, nous remarquons que si certaines maisons parviennent à conserver leurs influences, d'autres périssent malgré leurs efforts. C'est le cas notamment de la société de commerce F. Bassenne que nous avions rapidement évoqué au sein de notre chapitre 3. Celle-ci se retrouve en grande difficulté à partir de la fin des années 1920 et menace de tomber en faillite. Le 6 mai 1930, l'agent consulaire de France, s'entretient avec le Ministère des Affaires étrangères au sujet de celle-ci et annonce ainsi les difficultés auxquelles Mr Bassenne doit faire face. « *J'ai suivi de près depuis quelques mois les affaires de notre compatriote, je dois reconnaître qu'il a exposé en toute franchise la situation exacte dans laquelle il se trouve actuellement, c'est à dire la ruine complète et des dettes considérables.*[420]» écrit-il alors à son sujet. Le tribunal consulaire français d'Abbis-Abeba se trouve saisi de l'affaire, mais l'agent consulaire tient à défendre son compatriote français, en démentant notamment certains faits qui lui sont reprochés, comme l'abus de confiance en particulier. Il fait par ailleurs remarquer au Ministère, qu'une mise en faillite de la société serait préjudiciable pour celui-ci. L'agent consulaire, intervient donc directement auprès des autorités françaises pour plaider la cause de ce commerçant et trouver une solution pour lui éviter la faillite. Ici, nous pouvons par ailleurs souligner la réelle implication de la diplomatie pour ses commerçants présent à Aden, avec une défense particulièrement importante et investi de la part de l'agent consulaire pour ce Mr Bassenne. Cependant, il semblerait que la situation ait du mal à se rétablir. Le 22 mars 1933, nous retrouvons une plainte d'un certain

418 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 19 avril 1930
419 Paul Nizan, *Aden Arabie*, p 91.
420 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 6 mai 1930.
,

A. Zamanian toujours au sujet de cette société [421]. Cette dernière a en effet loué un terrain au Harrar à cet homme, mais ne paye plus son loyer depuis quelques mois et a de plus laissé le terrain de 23 hectares de plantation de caféiers à l'abandon, ainsi qu'une maison, qui se serait effondrée. Le propriétaire n'ayant aucune réponse de Mr Bassenne, se trouve ainsi dans l'obligation de traiter directement avec l'agent consulaire de France à Aden. Dès lors, si la maison de commerce F. Bassenne semble s'être maintenue malgré les difficultés jusqu'en 1933, celle-ci ne se serait pas rétablie étant donné ces impayés et les dettes importantes qu'elle connaît. Cet exemple, peut ainsi témoigner de certaines difficultés connues par un commerçant français au Yémen, et manifeste par la même occasion, un certain déclin d'influence. Cette maison n'a donc pas réussi à perdurer, et l'on peut supposer que cette faillite, si elle est sans aucun doute le résultat d'une mauvaise gestion, ne peut qu'être aussi liée au contexte économique difficile de la région.

Peu de maisons françaises semblent finalement perdurer au Yémen durant ces années 1930. En 1934, le Ministère des Affaires étrangères écrit à l'agent consulaire de France à Aden afin de savoir savoir s'il existe un technicien agricole français ou un commercial français occupant des fonctions officielles[422]. L'agent consulaire répond alors qu'il n'en existe pas et que : « *Notre colonie est limitée à un Agent de Compagnie de navigation et trois commerçants* [423]». Nous le comprenons, peu de commerçants français ont pu maintenir une influence, et seulement trois négociants sont encore présents sur le territoire. Comparativement à la fin du XIX^{ème} siècle ou même simplement aux premières années de ce XX^{ème} siècle, il n'existe donc plus beaucoup de sociétés françaises à Aden. La plupart ne sont en effet pas parvenues à se maintenir, et nous n'avons pas trouvé de trace de quelconques nouvelles implantations pour la période. Si ce déclin des maisons françaises peut être le fruit de mauvaises gestions, nous ne pouvons cependant nous empêcher de le lier aux différents événements ayant eu lieux durant ce début de XX^{ème} siècle. Une fois encore, l'accumulation des rivalités associée aux perturbations du territoire ont évidemment eu des conséquences sur la prospérité de ces sociétés. Les concurrences avec les maisons de commerces étrangères notamment, ainsi que la progressive perte d'influence d'Aden face à d'autres ports de cet espace, ont donc limité l'implantation française au sein du Yémen. Nous pouvons supposer, d'après ce que décrit l'agent consulaire cité ci-dessus, que la compagnie de navigation décrite est donc la Compagnie des M-M et que sous cette évocation de trois commerçants, se trouvent en particulier les maisons de commerce d'A. Besse et de M. Riès, les seules à être encore bien implantées dans la région. Le

421 Archives du CADN, Aden, 2MI3210, Plainte de Mr A. Zamanian au sujet de Mr F. Bassenne adressée à l'agent consulaire de France à Aden, au Harrar, 22 mars 1933.
422 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 27 mai 1934.
423 Archives du CADN, 2MI3215, Lettre de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 27 mai 1934.

troisième commerçant pourrait probablement être F. Bassenne, mais nous ignorons cependant à quelle date précise la société a été mise en faillite et il ne s'agit donc ici que d'une hypothèse.

Ainsi, à la question de savoir pourquoi les maisons d'A. Besse et de M. Riès, ont pu perdurer en comparaison des autres sociétés, nous avons pu déjà entrevoir certaines réponses. Leurs investissements particulier pour la ville d'Aden, conjointement à leur développement sur d'autres espaces de la mer Rouge ont dans un premier temps pu leur assurer une prospérité importante, tout comme leur diversification de productions et la multiplicité de leurs activités. De la même façon, il apparaît clairement qu'ils aient su s'attirer les bonnes faveurs des autorités en place. A.Besse, fut proche des britanniques, tandis que M.Riès fut investi dans la diplomatie française du port. La Compagnie des M-M a de même su s'adapter aux difficultés et faire face à la concurrence des autres compagnies de transports, en maintenant de bonnes relations avec les commerçants de diverses nationalités présents au sein du port, mais aussi en utilisant un certain avantage prodigué par le statut d'agent consulaire où elle se trouve représentée depuis 1928. Ainsi, malgré les instabilités, ces commerçants témoignent d'une importante longévité et semblent n'avoir souffert des nombreuses difficultés auxquelles ils ont été confrontés que dans une moindre mesure. Encore durant les années 1930, ils se trouvent être parfaitement intégrés au système économique présent au Yémen. A. Besse a depuis cette même année mis en place sa propre compagnie de transport afin de s'assurer de nouveaux bénéfices[424]. Dès la fin des années 1920, il entretient de très bonnes relations avec les autorités britanniques d'Aden et est considéré comme « *l'un des précieux auxiliaires*[425] » de leurs intérêts dans la région. D'autant plus que le commerçant s'est assuré la représentation de la société Shell au Yémen, la fameuse société de pétrole. Cette association permet ainsi de fournir un navire supplémentaire à la maison Besse (qui en possédait déjà deux) et lui permet donc un trafic maritime encore plus avantageux[426]. En effet, le navire du nom de *El- Hak*, qui appartient donc à la Shell fait la liaison avec Suez pour l'importation de pétrole à Aden. Au retour, ce navire prend en charge les exportations de la société d'A. Besse vers l'Europe. A. Besse est ainsi parvenu, grâce à cet accord avec la société et ses relations à Aden a davantage exporter ses marchandises à des frais moindres. Rappelons de plus que la société d'A. Besse est très bien considérée par les autorités anglaises qui lui confient désormais des missions économiques. En 1939 par exemple, les britanniques

424 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1930, « Trafic », Agent Édouard Chaize.
425 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929, « Secrétariat », Agent Édouard Chaize.
426 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1929 « Secrétariat. », Agent Édouard Chaize.

entreprennent la construction de citernes cimentées pour accueillir du mazout afin de ravitailler les navires de guerre. Ces citernes sont creusées dans les montagnes même afin de les protéger des éventuels bombardements. Il se trouve que le transport des matériaux est ici confié par les britanniques à la Maison Besse, bien que celle-ci ne participe pas aux travaux[427]. Cet exemple prouve à la fois la confiance accordée à la maison française, mais aussi les bonnes relations entretenues entre les britanniques et celle-ci. La progressive indépendance de la société Besse notamment en terme de transports, représente cependant une énorme perte pour une autre société française, la Compagnie des M-M qui perd l'un de ses plus importants clients[428]. Celle-ci a cependant réussi de la même façon à maintenir une influence majeure au fil des années d'autant plus à partir de 1928, où elle reprend le poste d'agent consulaire et parvient ainsi à obtenir certains profits grâce à cette opportunité. Ceci lui permet en effet d'être parfaitement implantée au sein de la vie économique d'Aden, d'être informée des différentes mesures commerciales mises en place, mais aussi de profiter de ce statut pour augmenter son chiffre d'affaire. Malgré des fluctuations importantes dans ses recettes, sa pérennité témoigne tout de même d'un autre exemple de réussite française au Yémen. Les bonnes relations avec les administrations locales jouent donc un rôle primordial dans le maintien d'une prospérité, ce qui nous le comprenons, a pu entraîner des rivalités entre les commerçants pour obtenir les bonnes faveurs de celles-ci. « *Il n'était pas des plus aisés de réussir [..] Il n'était pas conseiller de déplaire aux représentants consulaires de son pays, ne pas se fâcher avec le consul français d'Aden quand on est français, ne pas contrarier les intérêts de son gouvernement* [429]» remarque Philippe Videlier au sujet des commerçants implantés sur le territoire yéménite et sur la Corne de l'Afrique, ce qui rejoint tout à fait notre propos. La Maison Riès a en effet de la même façon été parfaitement implantée au sein de ce système colonial en conservant durant de nombreuses années son implication dans la vie diplomatique, mais aussi dans la vie commerciale d'Aden. En 1931, Paul Riès prend d'ailleurs la direction des Comptoirs français de la mer Rouge, ce qui témoigne de la réelle implication de la société dans la sphère commerciale du Yémen, mais aussi des autres ports de la région[430]. De la même façon, il parvient à agrandir l'entreprise familiale à laquelle il associa d'ailleurs ses propres enfants. Il s'associa en effet à une entreprise Marseillaise basée en Égypte et spécialisée dans la production de Savons dont une

427 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport d'activité de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, Janvier 1939.

428 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité, 1930, « Secrétariat », Agent Édouard Chaize.

429 Philippe Videlier, *Quatre saisons*, p 60.

430 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4388 [36/C/6] Rapport d'activité 1931, « Secrétariat », Agent Édouard Chaize.

succursale était présente à Djibouti[431]. Ces trois sociétés constituent donc les principaux commerçants d'origine française présents sur le territoire, et nous permettent de comprendre à la fois les enjeux pour lesquels ils se développent mais aussi d'observer les stratégies opérées afin de conserver leur influence. Il apparaît clairement ici, qu'il était essentiel d'entretenir de bonnes relations avec les autorités d'Aden et d'occuper des fonctions administratives pour parvenir à conserver son implantation.

Malgré cela, l'entrée dans la seconde guerre mondiale vient perturber une nouvelle fois la dynamique économique du port. Une baisse du trafic à Aden ce fait alors ressentir, ce qui a de lourdes conséquences sur la vie économique et diplomatique du pays. Dès 1938, le marché du café et des peaux, les principales productions, se trouvent très faibles, en particulier à destination de l'Europe et de la France[432]. Les britanniques préparent progressivement le port à une entrée en guerre dès 1939, qui est d'ailleurs l'année du centième anniversaire de la prise d'Aden. Leur activité politique s'est donc avant tout centrée sur la préparation de cette entrée en guerre qui s'avère imminente [433]. Dès 1939, les marchés d'exportations sont très mauvais, même si les sociétés tentent malgré tout de se maintenir. La France ne réalise déjà quasiment plus d'importation sur le territoire, quant aux marchandises d'exportations, elles se trouvent fortement contrôlées, en particulier en ce qui concerne les articles d'alimentations[434]. Ceux-ci se trouvent en effet soumis à un permis délivré par les autorités du Service de contrôle de l'Alimentation et ne peuvent donc sortir du territoire qu'après l'accord de celui-ci, ce qui rajoute une contrainte supplémentaire. De plus, dès le 23 juillet 1940, les tarifs de frais d'embarquement et de débarquement des marchandises augmentent de 20 %, ce qui représente un autre désavantage pour les compagnies de transports[435]. Dès 1940, le marché se trouve totalement paralysé du fait de la guerre[436], et, même si la fréquentation du port en terme de navire demeure stable, l'économie souffre tout de même de ces manques à gagner. La situation politique au Yémen reste toutefois calme pour cette année, et seule l'économie souffre des conséquences de la guerre. Par exemple, aucun navire de la Compagnie des M-M ne touche le port d'Aden cette année là, ce qui empêche tout bénéfice pour la société française. L'agence consulaire française d'Aden maintien son rôle dans un premier temps, comme en témoigne les nombreux

431 Lukian Prijac, *Maurice Riès et ses fils des commerçants et des diplomates français en mer Rouge (1876-1920)*, Chroniques yéménites, 12, p 15.
432 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, Janvier 1939.
433 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 6 février 1940.
434 Archives du CADN, Aden, 2MI3215, Rapport de l'agent consulaire de France à Aden au MAE, 6 février 1940
435 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389 Rapport d'activité 1940, « Secrétariat », Agent Hervé Labussière.
436 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389 Rapport d'activité 1940, « Secrétariat », Agent Hervé Labussière.

rapports sur la situation politique et économique fournis durant les années 1939 et 1940 par l'agent consulaire. Mais, à partir du 17 septembre 1941, le poste ferme ses portes et aucun agent consulaire français n'est donc présent au Yémen durant ces événements[437]. Les M-M perdent donc aussi ce monopole. Quant à l'agence des M-M en elle-même, si sa présence est encore effective, aucun représentant n'occupe de fonctions administratives comme le souligne l'agent qui reprend le poste en 1944 : « *Après 4 ans de chômage pendant lequel l'existence de cette agence n'était que nominale, il a été possible, en avril 1944, de fièrement rehausser la tête avec l'arrivée du premier bateau consigné à votre compagnie*[438] ». Nous le comprenons, la Compagnie n'a effectué aucun transport pendant cette période, ce qui témoigne finalement du peu de transactions commerciales présentes au Yémen. Contrairement à la première guerre mondiale, la nécessité pour le gouvernement français de conserver un poste diplomatique au Yémen n'est donc pas apparu nécessaire. Ils sont donc totalement en dehors des événements qui se produisent alors sur place, ce qui témoigne une nouvelle fois d'un certain déclin de l'influence française sur la région. La présence française au Yémen se limite ainsi aux quelques commerçants étant parvenus à se créer un réseau commercial important appuyés par de solides relations. Face à ce progressif déclin, les britanniques réagissent dès 1944, en entreprenant à nouveau certains aménagements pour faire redémarrer le port, et en faire une base navale d'influence majeure[439]. A partir de cette année, les français reprennent aussi leur implantation diplomatique en ouvrant un consulat de carrière le 27 janvier 1944[440]. Ces différents événements montrent une fois encore une politique française hésitante à l'égard du territoire yéménite qui s'exprime entre retrait et investissement. Ainsi, même si la période de la seconde guerre mondiale a une nouvelle fois eu des conséquences sur l'économie, l'intérêt stratégique de la région redevient important après la guerre, où les autorités françaises se réinvestissent.

Ce chapitre nous a ainsi permis de constater les faiblesses et les difficultés auxquelles nos commerçants français se trouvent confrontés durant cette période, tout en observant l'ambivalence qui règne dans les considérations pour le territoire yéménite. Tant chez les voyageurs que chez les

437 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389 Rapport d'activité 1944 , « Secrétariat », Nom de l'agent illisible.
438 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389, Rapport d'activité 1944, « Trafic », Nom de l'agent illisible.
439 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389, Rapport d'activité 1944, «Secrétariat», Nom de l'agent illisible.
440 Archives des Messageries Maritimes, French lines & Compagnies (Le Havre), 1997 002 4389, Rapport d'activité 1944, « Secrétariat », Nom de l'agent illisible.

commerçants ou agents consulaires, les craintes du déclin sont visibles, mais n'empêchent pourtant pas de continuer à imaginer les possibilités présentes au Yémen. Cependant, malgré des volontés de développement, tant d'origine diplomatique que commerciale, il n'y a finalement que peu de réelle et concrète tentatives d'expansions. Et, bien souvent, ces tentatives se trouvent avortés par le contexte politique et les perturbations présentes sur cet espace. Les commerçants français conservant une bonne implantation sont donc ceux étant de la même manière bien implantés socialement. C'est avant tout leurs relations avec les autorités britanniques ou françaises qui leurs permettent de se développer et de faire face aux difficultés du territoires et de lutter contre la concurrence. Certains parviennent ainsi à se maintenir malgré ces instabilités et réussissent donc à pallier à ce déclin relatif de la ville d'Aden, et du Yémen en général.

Conclusion :

Ce présent mémoire nous a permis d'étudier un sujet jusqu'alors peu considéré dans les recherches portant sur le Yémen. Nous avons pu l'observer, loin d'être spectatrice, la communauté française s'est parfaitement implantée au sein du territoire, toujours motivée par les enjeux économiques qu'il représente. Les écrivains voyageurs français, ont tout d'abord su mettre en avant certaines tendances concernant les considérations sur cet espace. L'idée d'un territoire fertile et prospère est finalement issue d'une longue tradition remontant à l'antiquité ayant modelée cet imaginaire d'une Arabie heureuse. Encore au début du XX^{ème} siècle, nous l'avons vu, ce domaine du merveilleux a perduré, tant chez les écrivains que chez les commerçants, ces derniers voyant principalement les profits réalisables sur cet espace. Cette félicité caractéristique du territoire est d'ailleurs inhérente au début du développement commercial du pays, où dès les origines, celui-ci s'est vu rayonné pour ces mêmes enjeux. Les premières pénétrations françaises étaient de la même façon déterminées par ces intérêts commerciaux liés au désir d'exotisme flagrant pour cet espace. Le café, les peaux et épices appartiennent autant à l'imaginaire mythique du Yémen qu'au principal intérêt mercantile de la région. Les intérêts commerciaux ont par la suite poussé les autorités françaises à s'implanter sur le territoire de façon diplomatique. L'attrait des voyageurs, les profits commerciaux, et les volontés politiques constituent ainsi un ensemble interdépendant au sein des rapports franco-yéménites. Les voyageurs donnent en effet un état des lieux général du territoire, tout en décrivant sa prospérité et certains d'entre eux, comme P. Nizan, H. De Monfreid, ou bien A. Rimbaud étaient profondément liés à cet aspect mercantile. Les commerçants présupposent quant à eux l'implantation diplomatique, un appui indispensable pour les protéger. Les agences consulaires sont quant à elles responsables de ces commerçants et désirent favoriser la politique commerciale française sur le territoire. Il s'agit donc bien d'un ensemble cohérent et profondément uni qui forme finalement une communauté homogène. Cependant, indépendamment de cette attraction visible, ce n'est pas moins l'image d'une pays hostile, confronté aux perturbations diverses et qui demeure longtemps enclavé (du moins pour sa partie Nord), qui transparaît finalement du point de vue français. Une position ambivalente donc, qui s'illustre à la fois chez les voyageurs comme chez les commerçants ou agents diplomatiques. Une ambivalence entre attrait et rejet, volonté d'implantation et hésitations. La communauté française a en effet connu une certaine ambiguïté à l'égard du territoire yéménite, qui se caractérise notamment par une difficulté à se positionner parmi toutes les puissances européennes présentes qui constituent ainsi de nombreuses rivalités dans la région. Dans

cette « *Mixture de l'Orient et de l'empire britannique*[441] » comme le soulignait P. Nizan au sujet d'Aden en particulier, la concurrence était rude tant dans le domaine politique que commerciale. Ce territoire largement colonisé, s'il offrait des possibilités évidentes de développement, reste malgré tout longtemps une position difficile pour nos français, notamment du fait justement de ces nombreuses concurrences. Certains parviennent toutefois à y prospérer de façon pérenne et efficace. M. Riès, A. Besse, la Compagnie des M-M, réussissent à la fois grâce à leur stratégie commerciale, mais aussi de par leurs relations sur place, à profiter pleinement des opportunités indéniables de cet interface maritime et se trouvent représenter un exemple de réussite française au Yémen. Malgré les difficultés économiques et politiques, ils sont en effet parvenus à prospérer et étendre leur influence commerciale sur le long terme, au contraire d'autres négociants français, n'ayant pas surmonté les embûches. Il faut toutefois ici souligner qu'il faudrait confronter les données recueillis dans cette recherche à d'autres sources, notamment celles des archives entreposées à la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, ainsi que les archives privées des maisons de commerce françaises présentes au Yémen. L'une des limites de ce travail est sans aucun doute le manque de confrontation avec ces autres archives qui auraient certainement permis de constituer une recherche plus étoffée, en particulier en ce qui concerne les réelles influences des maisons françaises sur le territoire. Néanmoins, ce présent travail est tout de même parvenu à dégager les principales évolutions économiques françaises sur cet espace, et a permis de comprendre à la fois le contexte, mais aussi les dynamiques de cette implantation, ce qui n'avait jamais été fait jusqu'à présent. De plus, la confrontation des données littéraires, économiques et diplomatiques, a permis d'entrevoir les correspondances significatives entres ces ressources pourtant distinctes et d'établir une chronologie historique des évolutions tant dans les représentations du pays que dans son évolution réelle. Il a ainsi été possible de mettre en lumière un ensemble cohérent des représentations françaises sur le Yémen. Si le début du XX^{ème} siècle est encore le lieu de tous les possibles, la première guerre mondiale, les instabilités internes du Yémen du Nord engendrent progressivement une certain déchéance de la prospérité d'Aden et du Yémen en général, ce qui s'entrevoit parfaitement dans les difficultés connues par nos commerçants, et les hésitations diplomatiques. Le pouvoir attractif du Yémen, malgré les efforts et les rebonds, n'est plus celui du XIX^{ème} siècle. Ainsi, malgré les volontés d'investissement des français, les dynamiques générales ne parviennent plus à se rétablir véritablement et ne coïncident plus réellement avec les espérances. Dès les années 1930, années justement où nos écrivains-voyageurs produisent leurs récits sur le pays, le progressif déclin se laisse entrevoir, tant dans ces écrits que dans les chiffres. L'entrée dans la seconde guerre mondiale consolide cette tendance à la baisse. L'après guerre voit toutefois un certain rebond de l'activité

441 Paul Nizan, Aden Arabie, Paris, La découverte, 2002, p 97.

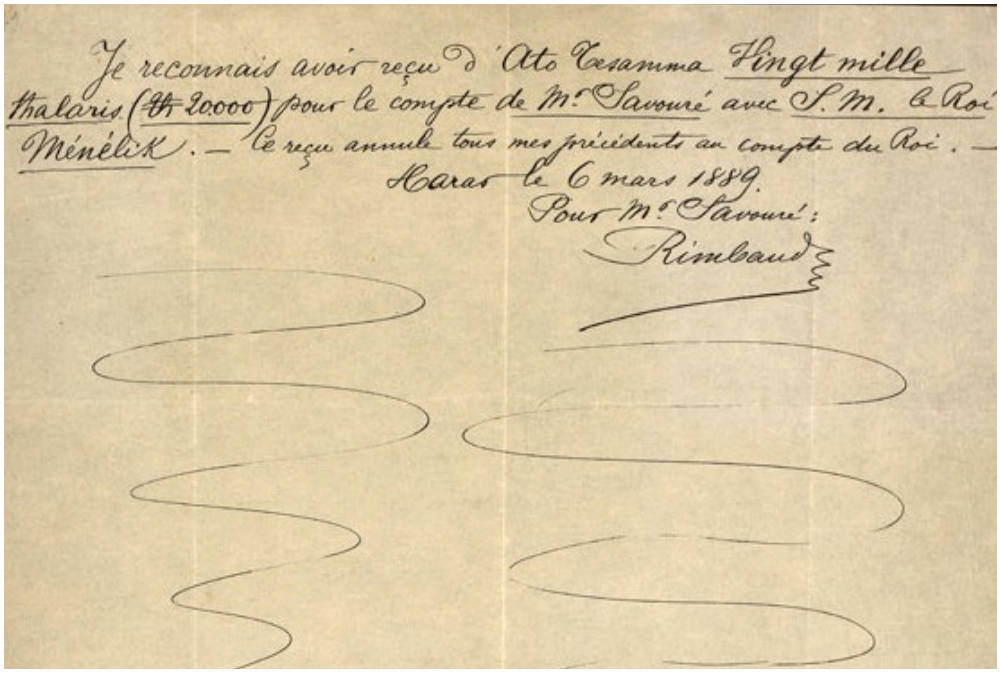
française se développer, mais les incertitudes demeurent néanmoins, semblables à ce qu'il s'est finalement produit tout au long de ce début de XX^{ème} siècle.

Ce mémoire a aussi mis en lumière la superficialité des rapports français avec le Yémen. En effet les relations se fondent avant tout sur des intérêts personnels, et malgré leurs implantations, les français demeurent malgré tout en dehors des réalités concrètes du pays qui est principalement « utilisé ». Ce rapport d'utilité relative au Yémen s'inscrit évidemment dans la logique impérialiste et colonialiste de ce début de XX^{ème} siècle. Il serait donc intéressant d'observer l'autre point de vue et sortir de ces considérations encore orientalistes. En effet, notre travail s'est attaché à étudier le point de vue français sur le Yémen. Or, étudier inversement le point du vue à la fois yéménite, mais aussi britannique sur l'implantation française pourrait représenter un angle pertinent de recherche, évidemment en tenant compte de la limite des sources. De même, observer les réelles relations entre français et yéménites, offriraient un nouveau regard permettant ainsi de véritablement comprendre les tenants et aboutissants de cette présence française sur le territoire et peut-être enfin sortir de cette idée d'un « entre-soi » européen sur cet espace.

Annexes

Annexe 1 : Arthur Rimbaud, photographie et lettre manuscrite.

Photographie retrouvée en 2008 de l'écrivain Arthur Rimbaud à Aden. Au dos de la photographie était indiqué « Hôtel de l'univers » qui se trouve être le lieu de résidence du poète. La photographie n'a pas de datation exacte.
Source : Le Figaro, 10 avril 2014, article de Blandine Le Cain.



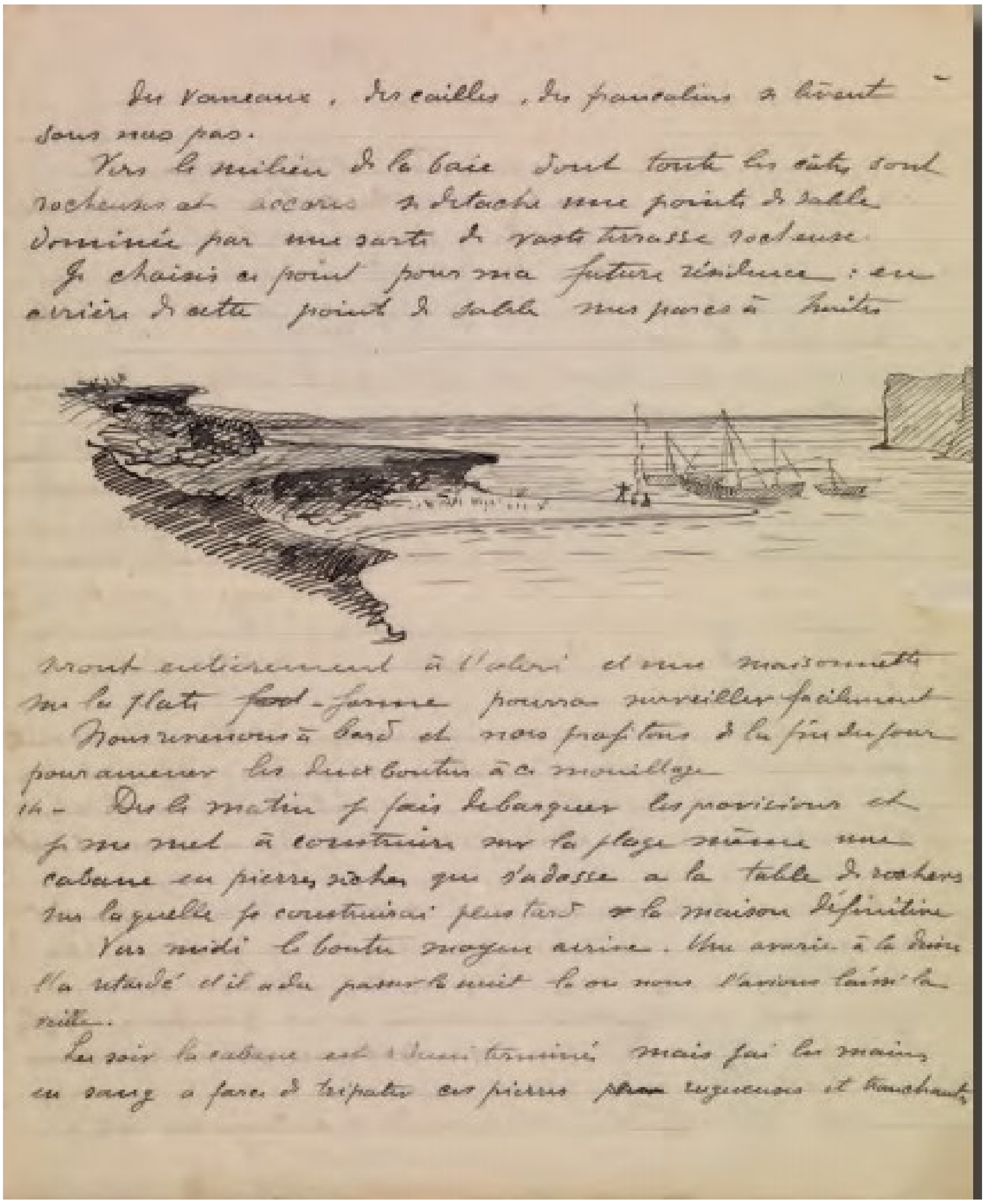
Je reconnais avoir reçu d'Atto Tesamma Vingt mille thalaris (~~Th~~ 20.000) pour le compte de Mr Savouré avec S.M. le Roi Ménélick. — Ce reçu annule tous mes précédents au compte du Roi. —
Harar le 6 mars 1889.
Pour Mr Savouré :
Rimbaud

Lettre d'Arthur Rimbaud du 6 mars 1889 témoignant de la perception d'argent du roi Ménélik pour le trafic d'armes.
Source : Musée des lettres et manuscrits.

Annexe 2 : Henry de Monfreid, photographie.

Henry de Monfreid posant avec sa compagne à Deder en 1913. Photographie envoyée à son père dans une lettre décrivant sa maison.
Source: Henry de Monfreid à la BNF La géographie, terre des hommes, n°1539, 2010.

Annexe 3 : Carnet de voyage d'Henry de Monfreid.

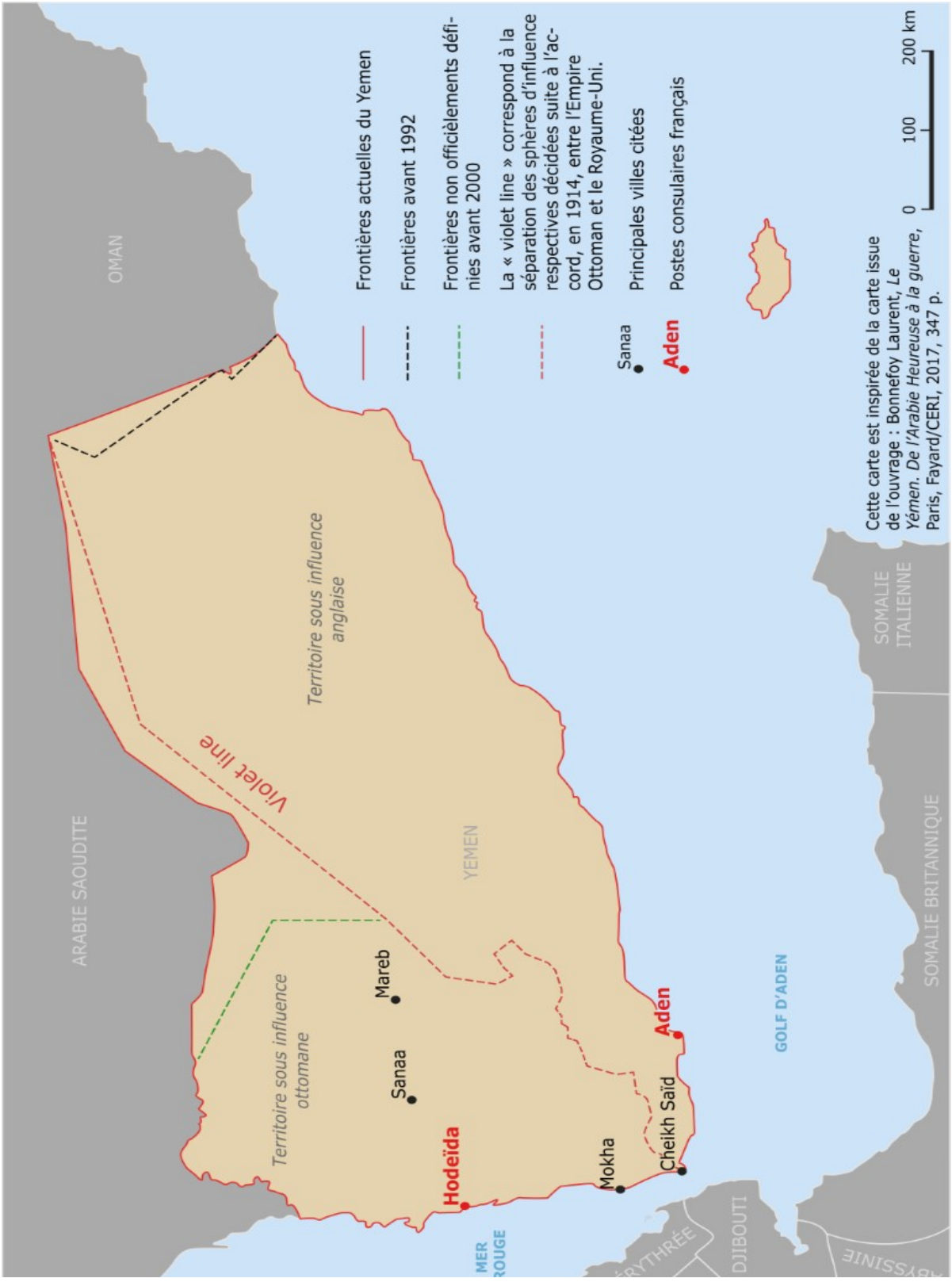


Des vanneaux, des cailles, des francolins se lèvent sous nos pas.
Vers le milieu de la baie dont toutes les côtes sont rocheuses et accores se détache une pointe de sable dominée par une sorte de vaste terrasse rocheuse.
Je choisis ce point pour ma future résidence : en arrière de cette pointe de sable nos parcs à huîtres seront entièrement à l'abri et une maisonnette sur la plate-forme pourra surveiller facilement.
Nous revenons à bord et nous profitons de la fin du jour pour amener les deux boutres à ce mouillage.
14 – Dès le matin je fais débarquer les provisions et je me mets à construire sur la plage même une cabane en pierres sèches qui s'adosse à la table de rochers sur laquelle je construirai plus tard la maison définitive.
Vers midi le boutre moyen arrive. Une avarie à la drisse l'a retardé et il a dû passer la nuit là où nous l'avions laissé la veille.
Le soir la cabane est à demi terminée mais j'ai les mains en sang à force de tripoter ces pierres rugueuses et tranchantes.

Journal de bord d'Henry de Monfreid en 1916. L'esquisse représente l'île Dumsuk (îles Farsan).
<u>Source</u>: *Henry de Monfreid à la BNF, La géographie, terre des hommes, n°1539, 2010.*

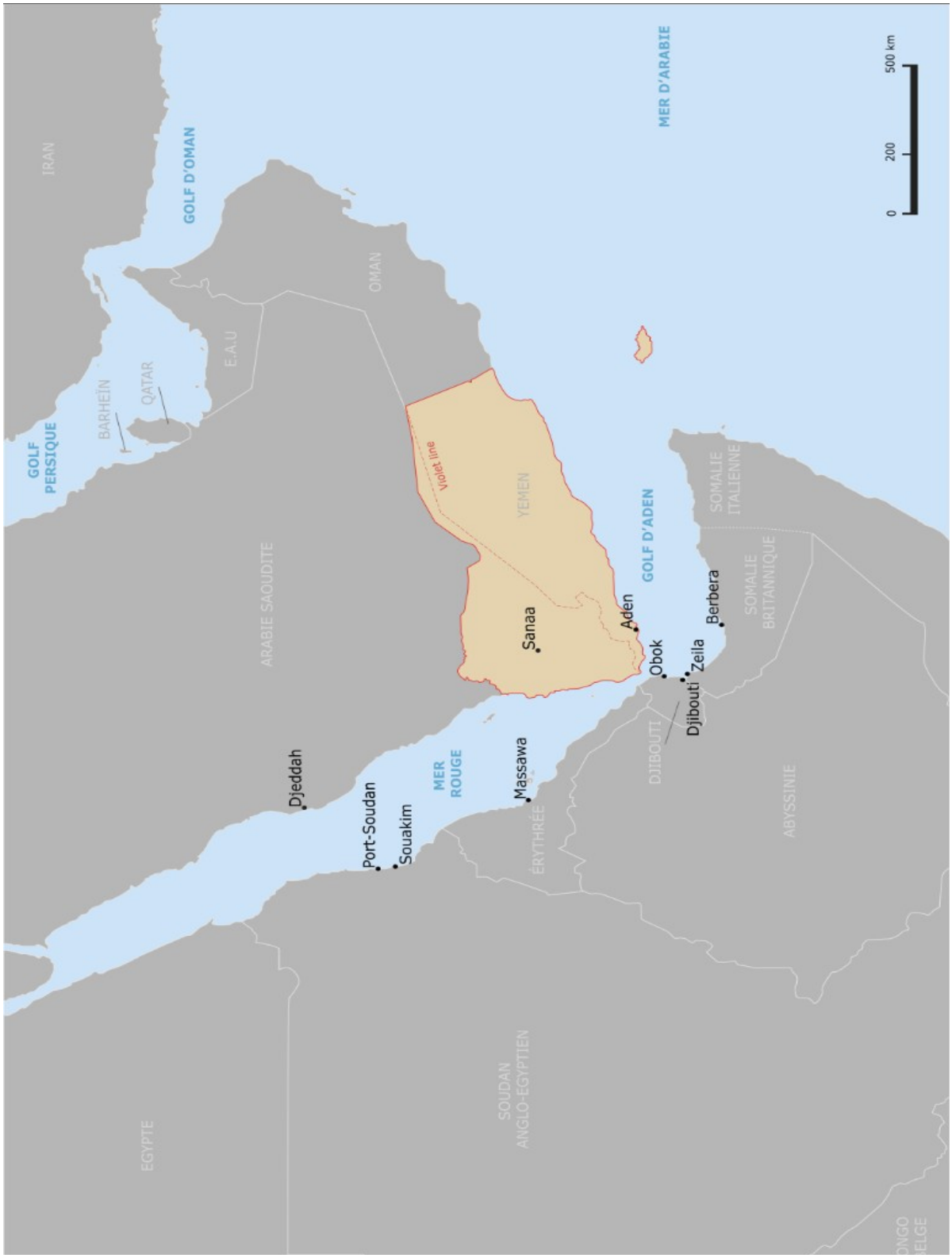
Annexe 4 : Carte des frontières du Yémen et de ses principales villes.

Sources : E. Clouin et C. Lalaison, retravaillé d'après la carte issue de l'ouvrage de Laurent Bonnefoy, Le Yémen, de l'Arabie Heureuse à la guerre, Paris, Fayard, 2017.

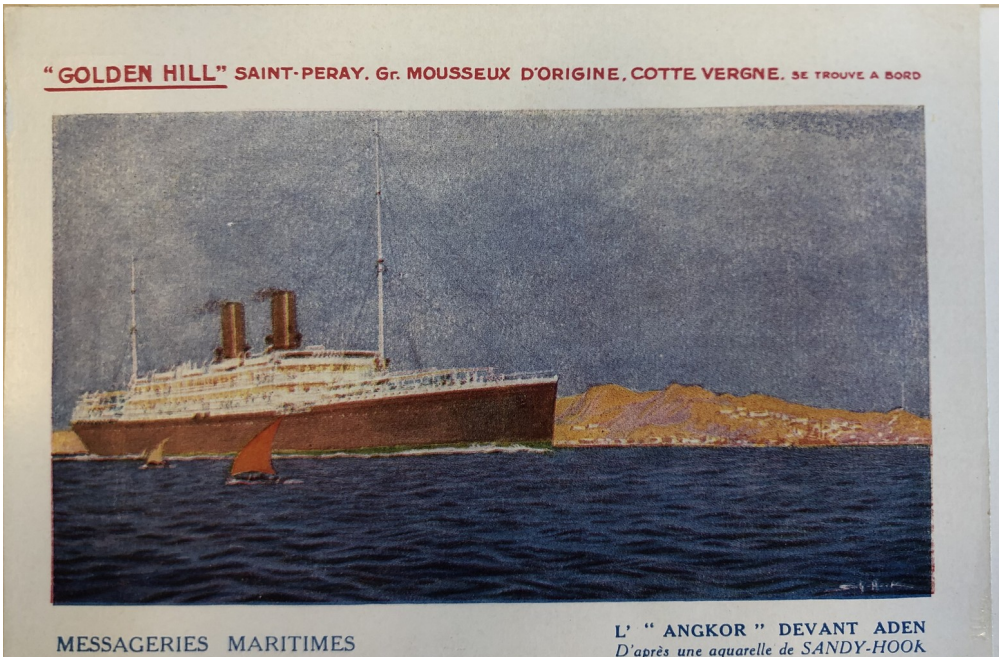


Annexe 5 : Carte des principaux ports commerciaux de la mer Rouge au début du XX^{ème} siècle.

Sources : E. Clouin et C. Lalaison, d'après les sites : Google Maps et Institut du Monde Arabe.



Annexe 6 : Cartes postales de la Compagnie des Messageries Maritimes.



Carte postale représentant l'un des navires de la Compagnie des M-M, date inconnue. Carte postale servant à promouvoir les services de l'agence.
Source: Archives des Messageries Maritimes, French lines, Le Havre, 1997 002 5314.

Carte postale de la Compagnie des Messageries Maritime. Date inconnue. Représentation de la rade d'Aden. Carte servant à promouvoir les services de l'agence.
Sources: Archives des Messageries Maritimes, French Lines, Le Havre, 1997 002 5314.

Bibliographie :

1) Ouvrages généraux :

- Historiographie diplomatique.

Bartolomei, Arnaud, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, et Jörg Ulbert, *De l'utilité commerciale des consuls : l'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen XVIIe-XXe siècle*, Rome, École française de Rome, 2018.

Bely, Lucien, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV,* Paris, Fayard, 1990.

Belissa, Marc et Gilles Ferragu, *Acteurs diplomatiques et ordre international XVIIIe-XIXè siècle*, Paris, Éditions Kimé, 2007.

Mézin, Anne, *Les consuls de France au siècle des Lumières 1715-1792*, Paris, Broché, 1998.

Ulbert Jörg et Lukian Prijac, *Consuls et services consulaires au XIX*^{ème} *siècle*, Hambourg, Dobu Verlag, 2010.

Windler, Christian, *La diplomatie comme expérience de l'autre*, Genève, Droz, 2002.

- Sur le Yémen et le Moyen-Orient

Bardey, Alfred, *Barr-adjam : souvenirs d'Afrique orientale, 1880-1887*, Paris, Éditions du CNRS, 1981.

Bonnefoy, Laurent, *Le Yémen : De l'Arabie heureuse à la guerre*, Paris, Fayard, 2017.

Bouquet, Olivier, Philippe Petriat et Pierre Vermeren, *Histoire du Moyen-Orient, de l'Empire ottoman à nos jours : au-delà de la question d'Orient,* Paris, Publications de la Sorbonne, 2016.

Burgat, Frnçois et Eric Vallet, *Le Yémen vers la République, Iconographie historique du Yémen(1900-1970),* Sanaa, CFRPA, 2012.

Chelhod, Joseph, *L'Arabie du Sud, Histoire et civilisation,* t.1, *Le peuple yéménite et ses racines*, Paris, Ed. G.-P. Maisonneuve et Larose, 1984.

Chelhod, Joseph, *L'Arabie du Sud, Histoire et civilisation*, t.2, *La société yéménite de l'hégire aux idéologies modernes*, Paris, Ed.G.-P. Maisonneuve et Larose, 1984

Chelhod, Joseph, *L'Arabie du Sud, Histoire et civilisation*, t.3, *Culture et institutions au Yémen*, Paris, Ed. G.-P. Maisonneuve et Larose, 1984.

Cras, Anne-sophie, *Archives des Consulats de France au Yémen, répertoires numériques, Aden (1858-1942) Hodeida (1880-1914),* Centre national des archives du Yémen, CEFAS, 2007.

Dakhli, Leyla (dir), *Le Moyen-Orient (fin XIXè-XXè siècle)*, Paris, Seuil, 2016.

Dresh, Paul, *A history of modern Yémen*, Cambridge, Cambridge university Press, 2000.

Halliday, Fred, *Arabia without sultans*, Baltimore, Penguins books, 1974.

Honvault, Juliette et Patrice Chevalier, *Des Français au Yémen 1709-2009*, Sanaa, CEFAS, 2009.
Joint-Daguenet, Roger, *Aux origines de l'implantation française en mer rouge : vie et mort d'Henri Lambert, consul de France à Aden (1859)*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1992.

Leveau, Rémy, Franck Mermier et Udo Steinbach, *Le Yémen contemporain*, Paris, Karthala/CEFEY, 1999.

Footman, David, *Antonin Besse of Aden : The founder of St. Antony's College*, Basingstoke, Macmillan press in association with St. Anthony's College, 1986.

Petriat, Philippe, « *Une histoire partagée sources françaises sur l'histoire de l'Arabie : Hedjaz et Najd : 1839-1943*, Beyrouth, CEFAS/ Dar al-Furat, , 2015.

Pouillon François, *Dictionnaire des orientalistes de langue française*, Paris, Karthala, 2012.

Prijac, Lukian, *Contribution à l'histoire de la Corne de l'Afrique et du Golfe d'Aden- Inventaire des sources*, Paris, l'Harmattan, 2019.

Robin, Christian Julien, *Yémen au pays de la Reine de Saba*, Paris, Flammarion : Instituts du Monde Arabe, 1997.

Rouaud, Alain, *Les Yémen et leurs populations*, Bruxelles, Éditions complexes, 1979.

Vallet, Eric, *L'Arabie marchande : état et commerce sous les sultans Rasulides du Yémen, 626-858 et 1229-1454*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2010.

- Autres

Bois, Paul, *Le grand siècle des Messageries Maritimes*, CCI, Marseille-Provence, 1992.

Daumas, Jean-Claude (ed), *Où va l'histoire économique en France aujourd'hui ? L'histoire économique en mouvement : entre héritages et renouvellements*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012.

Dubois, Colette, *Charles-Michel Côte et la construction de l'espace économique de Djibouti-Ville durant la première moitié du XX*^{ème} *siècle*, dans Groupes de pression & Réseaux du patronat colonial en France et dans l'Empire, Paris, Société française d'Outre-Mer, 2008.

Foucault Michel, *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969.

Le Huenen, Roland, *Le récit de voyage au prisme de la littérature*, Paris, PUPS, 2015.

Lyon-Caen, Judith, et Dinah Ribard, *L'historien et la littérature*, Paris, La découverte, 2010.

Perrot, Jean-Philippe, *Athar, sur les traces d'Arthur Rimbaud en Ethiopie, à Djibouti et au Yémen*. Film documentaire, 1998.

Rieth, Eric et Christiane Gandossi-Villain, *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherche*, Paris, Ed. Du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2001.

Todorov, Tzvetan, *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, Paris, Seuil, 1989.

Vagnon, Emmanuelle et Eric Vallet, *La fabrique de l'océan Indien : Cartes d'Orient et d'Occident*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2017.

Veynare, Sylvain, *La gloire de l'aventure, genèse d'une mystique moderne, 1850-1940*, Paris, Flammarion, 2002.

2) Travaux universitaires & actes de colloques :

Al-Hajebi, Abdulghani, *La représentation de l'Arabie heureuse dans les récits de voyageurs français de la Renaissance à l'époque de la colonisation*, Thèse soutenue en 2010.

Chevalier, Patrice, Jean-Michel Mouton (dir) et François Burgat (dir), *Impérialismes en mer rouge : Le poids des ingérences sur la scène Yéménite (1911-1914)* , Lyon, 2003.

Joint-Daguenet, Roger, *La politique britannique en Mer Rouge et dans le golfe d'Aden au XIXème siècle : Le rôle d'Aden, 1839-1869*, thèse de doctorat en histoire, soutenue en 1997 à Aix-Marseille 1.

Pétriat, Philippe, Pierre Vermeren (dir), *Le négoce des lieux saints: négociants hadramis de Djedda 1850-1950*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2016.

Plun-Rossignol, Louise, *La présence diplomatique française au Yémen. De l'histoire consulaire d'Aden et d'Hodeida 1857-1928*, mémoire de master 1, 2019.

Thoraval, Yves, André Nied, Chawki Abdelamir, *Le Yémen et la mer rouge : acte du colloque organisé au Sénat 29-30 novembre 1993*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1995.

Hetzel, Aurélia, *La reine de Saba. Des traditions au mythe littéraire*, Paris, Classique Garnier, 2012.

3) Articles :

Al-Karjousli, Soufian, *Images du Yémen, des représentations mythiques et religieuses aux recompositions historiques et linguistiques*, Revue de littérature comparée, vol. 333, n°1, 2010, pages 13-23.

Amshoosh, Masaood, *Deux images d'Aden dans l'œuvre et la correspondance de Nizan*, Faculté de lettre d'Aden, [En ligne], Janvier 2018.

Artières Philippe, *L'inscription dans un courant historiographique majeur,* Sociétés & Représentations, vol 40, n°2, 2015, p 343-349.

Ayad, Christophe, *Le Yémen, un spécimen des ratés de la guerre contre le terrorisme*, Journal Le Monde, 2 janvier 2018.

Bat, Jean-Pierre, *L'espion de la mer Rouge*, Libération, 10 août 2016.

Bartolomei, Arnaud, *Débats historiographiques et enjeux scientifiques autour de l'utilité commerciale des consuls,* cahiers de la Méditerranée, n°93, décembre 2016, pages 49-60.

Bartolomei, Arnaud, Gilbert Buti et Olivier Raveux, *Travailler cher l'autre, travailler avec l'autre en Méditerranée (XVè- XXè siècles),* Cahiers de la Méditerranée, n°84, juin 2012.

Brunschwig, Henri, Une colonie inutile : Obock, Cahiers d'études africaines, vol 8/1, n°29, p32-47.

Camberlain Marie et Ségolène Samouiller, *Chronologie du Yémen contemporain 1904-1970,* Chroniques yéménites, 9, 2001.

Chelhod, Jospeh, *Note d'ethnologie yéménite. L'Arabie du Sud vue par Carsten Niebhur,* Revue de l'occident musulman et de la méditerranée, vol 18, n°1, 1974, p 19-44.

Chevalier, Patrice, Al-Hudayyda sous occupation ottomane 1849-1918, Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée, 121-122, 2008, p 79-99.

Chevalier, Patrice, *Les répercussions de la guerre italo-ottomane sur les forces politiques au Yémen 1911-1914*, Chroniques yéménites, 13, 2006.

De Goei, Ferry, *Les consuls et les relations internationales au XIXè siècle*, Cahiers de la Méditerranée, 93, 2016, pages 61-75.

Hetzel, Aurélia, *Géographie et imaginaire dans quelques récits de voyage au Yémen. Paul Nizan, André Malraux, Romain Gary, Lorand Gaspar,* Revue de la littérature comparée, vol 333, N°1, 2010, pages 69-81.

Jey, Martine, Gustave Lanson, *De l'histoire littéraire à une histoire sociale de la littérature ?*, Le Français d'aujourd'hui, vol 145, n°2, 2004, pages 15-22.

Lanfranchi, Thibaud, *L'historien face à la littérature*, Acta Fabula, vol 12, n°6, Juin-Juillet 2011.

Le Cain, Blandine, *La photo de Rimbaud à Aden authentifiée par un chercheur,* Le Figaro, 10 avril 2014.

Pitte, Jean-Robert, *Henry de Monfreid à la BNF,* La géographie « Terre des Hommes », n°1539, Hiver, 2010

Prijac, Lukian, *Maurice Riès et ses fils des commerçants et des diplomates français en Mer Rouge (1876-1920),* Chroniques yéménites, (online), 12, 2004.

Ravet, David, *Nizan et le voyage aux colonies : Une confrontation entre Aden Arabie et des affiches*

coloniales, Revue de littérature comparée, n°333, p 57-68.

Roche, Daniel, *Histoire des idées, histoire sociale : l'exemple français*, Revue d'histoire moderne et contemporaine, vol 59, n°5, 2012, pages 9-28

Tomiche, Nadia, *Aden*, Revue française de science politique, n°2, 1968, pages 356-362.

Tuchscherer, Michel, *Des épices au café, le Yémen dans le commerce international (XVIè-XVIIè siècle)*, Chroniques yéménites, 4-5, 2007.

4) Ouvrages littéraires:

- XIX^{ème} siècle :

Botta, Paul-Emile, *Relation d'un voyage dans l'Yémen en 1837*, Paris, Hachette, BNF, 2017.

Rimbaud, Arthur, Œuvres *complètes*, Paris, Bibliothèque de la pléiade, 1979.

Rimbaud, Arthur, J*e ne suis pas venu ici pour être heureux*, Correspondance choisie et présentée par Jean-Luc Steinmetz, Paris, Flammarion, 2015.

- XX^{ème} et XXI^{ème} siècles :

Gary, Romain, *Les trésors de la mer rouge*, Paris, Éditions Gallimard, 1971.

Malraux, André, *La reine de Saba, une « aventure géographique »*, Paris, Éditions Gallimard, 1993.

Malraux, André, *Le Miroir des limbres, I*, Paris, Éditions Gallimard, 1976.

De Monfreid, Henry, *Les secrets de la mer rouge*, Paris, Grasset, 1991.

Nizan, Paul, *Aden Arabie*, Paris, La découverte, ré-édition de 2002.

Kessel, Joseph, *Fortune carrée*, Paris, Pocket, 1955.

Videlier, Philippe, *Quatre saison à l'hôtel de l'univers*, Paris, Gallimard, 2017.

Autres :

Breton, Jean-François, *L'Arabie Heureuse au temps de la Reine de Saba*, Paris, Hachette littérature, 1998.

Hérodote, *L'Enquête*, livre III, Éditions Gallimard, Paris, 1964.

Sources :

- **Sources issues des Archives du CADN :**

Fond Aden :

- **2MI3205** (12po/1/2-3) : Ministère des Affaires étrangères
2/ 1895-1906
3/ 1907-1918, 1921-1923, 1927, 1933-1940.

- **2MI3220** (12po/1/17) : Autres Colonies 1892-1941 ; Autres autorités françaises 1892-1940 ; Autres autorités anglaises d'Aden 1892-1928 ; Corps consulaire établi à Aden 1892-1928 ; Particulier 1921-1939.

- **2MI3221** (12po/1/19) : Cheik Said 1838-1839

- **2MI3214** (12po/1/12) : Autres autorités françaises ; Autorités anglaises 1881-1929 ; Corps consulaire établi à Aden 1888-1935 ; Particuliers 1868-1934.

- **2MI3225** (12po/1/24) : Fonctionnement du poste 1917-1942.

- **2MI3206** (12po/1/4) : Ministère de la Marine 1868- 1933 ; Sous-secrétariat d'état aux transports maritimes et à la Marine marchande 1918-1926 ; autres ministères 1882-1934.

- **2MI3212** (12po/1/9-10) : Colonie d'Obock puis côte françaises des Somalis 1885-1941.

- **2MI3215** (12po/1/13) : Correspondances ministérielles 1909-1940.

- **2MI3208** (12po/1/6) : Consulat de France à Bombay : 1919-1933

- **2MI3210** (12po/1/8) : Correspondance avec d'autres postes diplomatiques et consulaires : 1968-1940.

Fond Hodeïda :

-**2MI3145 :** Correspondances 1865-1885

-**2MI3153 :** Personnel et Agence Consulaire 1897-1912.

- **2MI3156 :** Correspondances 1912-1914 ; Transcriptions télégrammes 1912-1914 ; Affaires politiques 1911-1914.

- **2MI3155** : Correspondances 1912-1914

- **2MI3160** : Fonctionnement du poste 1912-1914.

- **Archives Frenchlines, Compagnie des Messageries Maritimes, le Havre.**

- 1997 002 4388 [36/C6] : Agence d'Aden : Rapports d'activité 1882-1918 ; 1925-1934.

- 1997 002 4389 : Agence d'Aden : Rapports d'activité 1935-1940 ; 1944.

- 1997 002 5314 : Cartes postales, vers 1886-1949.