



HAL
open science

De l'anéantissement de Saint-Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1893-1914)

Clément Pascal

► **To cite this version:**

Clément Pascal. De l'anéantissement de Saint-Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1893-1914). Histoire. 2017. dumas-03510312

HAL Id: dumas-03510312

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03510312>

Submitted on 4 Jan 2022

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.

Université de Caen-Normandie
UFR Humanités et Sciences sociales
Département d'Histoire, Archéologie et Patrimoines

**DE L'ANEANTISSEMENT DE SAINT-PIERRE A L'AFFIRMATION
DE FORT-DE-FRANCE**

Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)



Mémoire de Master 2

sous la direction de

Monsieur Jean-Louis LENHOF

Maître de conférences en Histoire contemporaine

par

Clément PASCAL

Septembre 2017



Illustration :
ANOM 8Fi73/7, Camille LE CAMUS, Le front de mer de Fort-de-France (~1905).

REMERCIEMENTS

Je tiens en premier lieu à remercier mon directeur de recherche, Monsieur Jean-Louis Lenhof, sans lequel ce projet n'aurait pas été possible.

Par ailleurs je souhaite remercier les nombreux archivistes des différents centres que j'ai fréquenté. Leur passion de la recherche et leur curiosité m'ont été des atouts précieux dans l'avancement de ma réflexion et la mise au jour de sources pertinentes.

Enfin je remercie particulièrement Monique Cuvelier pour son aide dans les dernières heures de mon travail.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
PARTIE 1 : LE ROLE CENTRAL DE SAINT-PIERRE EN MARTINIQUE DANS LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET MARITIMES A LA VEILLE DE SA DESTRUCTION (FIN XIXE SIECLE – 1902)	24
<i>I. La nécessité des liaisons maritimes littorales dans l'arrière-pays de Saint-Pierre.....</i>	<i>24</i>
<i>II. La place fondamentale du port de Saint-Pierre comme acteur du commerce et de la mer en Martinique</i>	<i>56</i>
<i>III. La prédominance de Saint-Pierre dans les échanges avec un avant-pays en reconfiguration.....</i>	<i>79</i>
LA CATASTROPHE DE LA MONTAGNE PELEE ET LA DESTRUCTION DE SAINT-PIERRE LE 8 MAI 1902	101
PARTIE 2 : L'EMERGENCE PUIS L'AFFIRMATION DE FORT-DE-FRANCE COMME CŒUR MARITIME ET ECONOMIQUE DE LA MARTINIQUE (FIN XIXE SIECLE – 1914)	104
<i>I. L'action difficile des pouvoirs publics au lendemain de la catastrophe.....</i>	<i>104</i>
<i>II. La restructuration des activités économiques et maritimes de la Martinique autour de Fort-de-France</i>	<i>138</i>
<i>III. Le redéveloppement de l'activité économique avec un avant-pays persistant.....</i>	<i>158</i>
CONCLUSION	178

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACFDF DCM	Archives communales de Fort-de-France, délibérations du Conseil municipal
ADM	Archives départementales de la Martinique
ANOM FM	Archives nationales d'outre-mer, fonds ministériels
ANOM FP	Archives nationales d'outre-mer, fonds privés
BMS	Bibliothèque municipale Victor Schœlcher
CGT	Compagnie Générale Transatlantique
DCA	Délibérations du Conseil d'administration
DCGM	Délibérations du Conseil général de la Martinique
FC UPB	Fondation Clément, fonds de l'usine du Petit-Bourg
SHD MV FM	Service historique de la Défense, archives centrales de la Marine, fonds moderne

Introduction

« Tout-à-coup retentit une violente détonation qui ébranla la terre et la mer. Ce fut une formidable explosion de la Montagne qui parut s'entr'ouvrir du sommet à la base pour donner passage à une flamme éclatante, qui s'éleva dans l'air, et à une poussée formidable de nuages noirs. Ceux-ci précipitèrent en dévalant le long des pentes de la Montagne, descendant comme une trombe, franchissant tous les obstacles, puis au moment d'atteindre les parties basses, ils formèrent l'éventail et s'élancèrent sur la malheureuse ville qu'ils plongèrent dans les ténèbres ; ils bondirent sur les navires en rade. A part cet éclair du premier moment, il n'y eut pas de feu : ce fut simplement un nuage chargé de cendres et de ponces portées à une température excessive qui, en une minute et demie, franchit la distance qui sépare le volcan et la ville, détruisant et brûlant tout sur son passage »¹. Ces propos sont ceux du capitaine E. W. Freeman qui décrit la catastrophe du 8 mai 1902 à Saint-Pierre depuis le pont du *Roddam*. Le navire, sauvé en partie par sa coque métallique, est l'un des rares rescapés du désastre. Malgré ses avaries il parvient à s'enfuir avec un équipage de survivants sérieusement brûlés.

C'est ainsi que disparaît Saint-Pierre, cette ville majeure de la Martinique que ses contemporains décrivent comme la Perle des Isles, le Petit Paris ou encore la Venise tropicale. Son importance, acquise au fil du temps, s'est développée depuis la colonisation sur plusieurs siècles. L'île de la Martinique a été découverte par les européens en 1502 à l'occasion de la troisième exploration de Christophe Colomb. Cette découverte reste sans effets jusqu'en 1635. C'est sous le règne de Louis XIII qu'une première tentative de colonisation est tentée au nom de la Compagnie des îles d'Amérique. Cette implantation est un échec. Cela n'empêche pas une seconde tentative la même année. Un foyer de population s'établit alors au fond de la baie de Saint-Pierre. L'île est en ces temps peuplée principalement d'indiens du peuple Caraïbes.

C'est donc avec le temps des compagnies de commerce que la Martinique connaît le début de son existence sous administration française. L'île suit ainsi l'existence mouvementée des compagnies. Elle passe sous contrôle de la Compagnie des Indes occidentales en 1664. Son essoufflement, lié aux difficultés économiques que la compagnie rencontre, provoque le rattachement de la Martinique à la couronne en 1674.

Jusqu'alors l'île s'est développée sans grande ampleur. Le XVIII^e siècle avec le règne de Louis XV marque un temps de développement notable de l'agriculture et du commerce martiniquais. Cette extension de l'activité humaine est particulièrement importante autour de Saint-Pierre. Cette ville, qui constitue le premier lieu de peuplement de populations européennes dans

¹ Traduit par Césaire Philémon dans *La Montagne Pelée et l'effroyable destruction de Saint-Pierre (Martinique), le 8 mai 1902. Le brusque réveil du volcan en 1929*, Paris, Imprimerie des Ateliers Printory, 1930, p.70.

l'île, s'impose à mesure que les décennies passent comme le centre majeur de la Martinique.

L'histoire de l'île est marquée par les longues guerres que se sont livrées Français et Britanniques aux Amériques. Ainsi la guerre de succession d'Autriche (1740-1748) bouleverse la structure économique de l'île. C'est l'émergence d'une économie basée sur la guerre de course, dont l'île met du temps à se départir pour revenir à ses structures traditionnelles. Mais ces guerres marquent également la région entière. Sainte-Lucie, une île à quarante milles nautiques au sud de la Martinique, change ainsi de mains à quatorze reprises avant de rester britannique.

Saint-Pierre est pour ces raisons rapidement délaissée en tant que position stratégique par les militaires à cause de son exposition aux attaques. La baie du Cul-de-Sac Royal lui est préférée en tant que centre militaire défensif. Cette baie, située au centre de l'île, est ouverte vers l'ouest. Son nom lui vient de sa forme de bassin circulaire, c'est à dire de « cul de sac ». L'importance stratégique de la place n'a pas échappé aux premiers colons lors de leur installation. Cependant la présence de marécages malsains, et par conséquent de fièvres, a repoussé l'installation de la population immigrée. Un premier fort nommé fort Royal y est néanmoins construit dès 1639, soit quatre années après la colonisation. Une ville y est fondée en 1669 sur la partie nord de la baie. Elle hérite du nom du fort et devient Fort-Royal, aujourd'hui appelé Fort-de-France. C'est en 1692 que le gouvernement est transféré de Saint-Pierre à Fort-Royal pour placer l'autorité administrative sous la protection des installations fortifiées.

L'éclatement de la Révolution française en 1789 plonge la Martinique dans une tourmente de difficultés sociales liées à la question de l'esclavage ainsi qu'au statut juridique de la colonie. Les événements et rebondissements de ce siècle sont à l'origine de nombreuses évolutions juridiques pour l'île, à l'image de sa métropole.

Le rattachement de la Martinique au domaine de l'Etat en 1674 a eu pour conséquence l'assimilation progressive, à la fois législative et politique, du territoire à la Métropole. Le statut de l'île évolue ainsi au fil de l'histoire, tel un curseur, entre assimilation complète et statut particulier au gré des évolutions politiques de la Métropole.

Ainsi la Martinique est présente par la voix de ses représentants aux Etats généraux de 1789 qui ont précédé la Révolution. C'est également trois députés de l'île qui sont élus dans l'Assemblée nationale constituante du 17 juin 1789. Les bouleversements de cette période trouble et les guerres napoléoniennes ont eu de lourdes conséquences pour l'île qui change de statut de nombreuses fois. La constitution de l'an III, avec le régime de la Convention, déclare les colonies parties intégrantes de la République et soumises aux mêmes lois. La constitution consulaire de l'an VIII la replace sous un régime spécial en lui enlevant sa représentation au Parlement. L'île est conquise par les Britanniques le 24 février 1809, elle ne revient sous droit français que le 9 décembre 1814 par application du traité de Paris. Sa situation juridique se stabilise avec l'espace des

bouleversements politiques en France.

La Charte de 1814 instaure ainsi un régime particulier pour les colonies. Celui-ci est défini par des lois et des règlements spécifiques. C'est sous ces dispositions que des ordonnances, notamment celle du 9 février 1827, sont venues définir l'organisation du gouvernement et de l'administration publique en Martinique. Ces textes ont posé des principes qui sont encore valables en grande partie pour le XIXe siècle et le début du XXe siècle.

Ces dispositions ont été complétées par la loi du 24 avril 1833 qui offre un pouvoir législatif à un Conseil colonial élu par suffrage censitaire. Ce dernier nomme des délégués auprès du gouvernement royal, faute de disposer de représentation à la Chambre de députés.

Les bouleversements politiques de 1848 en Métropole entraînent des hésitations sur la forme politique, entre pouvoir centralisé ou décentralisé, ainsi qu'entre pouvoir centré ou déconcentré. La question de la mise en place ou de la suppression du suffrage universel se pose également. Ce sont ces changements politiques de 1848, et la fin de la Monarchie de Juillet, qui entraînent la suppression de l'esclavage.

Cette décision a eu des conséquences sociales, politiques et économiques majeures en Martinique. Après une période de troubles, le régime se stabilise suite à l'application du sénatus-consulte du 3 mai 1854, modifié le 4 juillet 1866, qui redéfinit l'organisation politique de l'île. La représentation de l'île dans la législature métropolitaine est à nouveau supprimée et remplacée par un système de délégués.

Néanmoins le retour en 1870 de la République en Métropole implique la réapparition de la représentation au sein des hémicycles par suffrage universel. Ainsi à la fin du XIXe siècle la Martinique dispose d'un sénateur et de deux députés au sein des instances législatives.

Cette mise en lumière – nécessairement partielle – des bouleversements historiques, politiques et juridiques en Martinique, montre le poids dans l'île des conséquences des fractures en France métropolitaine. Elles ont contribué à façonner un système politique original aux rouages particuliers.

Ainsi le peuple élit au suffrage universel sa représentation parlementaire. Il élit également au niveau de la colonie son Conseil général. Si cette assemblée possède quelques ressemblances avec les conseils généraux des départements métropolitains, des traits fondamentaux les distinguent. En effet à l'image de la Métropole le Conseil général martiniquais vote définitivement en certaines matières, et n'a qu'un pouvoir consultatif sur d'autres. Cependant les dispositions du sénatus-consulte du 4 juillet 1866 ont élargi son domaine de compétences. Ainsi là où en France métropolitaine des services spécifiques gèrent certaines matières, elles ont été confiées directement à la colonie en Martinique. Ces dernières sont alors traitées au niveau du Conseil général. L'expression de ce pouvoir se distingue particulièrement dans la faculté de lever impôts, taxes et

contributions nécessaires au fonctionnement de la colonie.

Une commission coloniale, mise en place par un décret du 12 juin 1879, représente le Conseil général dans l'intervalle de ses sessions. C'est une organisation composée de sept membres élus au sein du Conseil général, disposant d'attributions semblables à celles des commissions départementales.

Au niveau des communes, les habitants de Martinique élisent également leurs conseils municipaux par application de la loi métropolitaine du 5 avril 1884. L'île est ainsi découpée à la fin du XIXe siècle en deux arrondissements, Saint-Pierre et Fort-de-France, disposant de neuf cantons pour trente-deux communes. Cette loi de 1884 sur l'organisation communale règle le moyen de formation du corps municipal, la durée des mandats, les attributions, etc. L'organisation municipale est donc, sans être identique, relativement similaire aux communes de Métropole. Le renouvellement politique induit par cette réforme fait émerger des acteurs politiques qui se livrent des luttes fougueuses dans la conquête du pouvoir².

Ces instances représentatives sont complétées par une organisation administrative exécutive. La Martinique dépend ainsi du ministère des Colonies depuis sa création par la loi du 20 mars 1894, après avoir été longtemps sous la responsabilité du ministère de la Marine.

Les responsabilités de son administration locale sont confiées à un gouverneur dont les attributions ont été définies par l'ordonnance du 9 février 1827, avant d'être redéfinies par les sénatus-consultes des 3 mai 1854 et 4 juillet 1866. Le gouverneur joue un rôle absolument fondamental en Martinique. Il dispose pour assurer ses pouvoirs d'un appareil administratif qui couvre les domaines de compétences les plus larges. Ce gouverneur est assisté dans l'exercice de ses fonctions par un Conseil privé composé des responsables des différents services administratifs. Si certains services dépendent directement du gouverneur, l'organisation administrative générale est constituée de deux chefs d'administrations. Le procureur général est responsable de l'administration judiciaire. Le directeur de l'intérieur est en charge de l'administration intérieure de la colonie. Il est remplacé par un secrétaire général en application d'un décret du 21 mai 1898, lequel perd une partie de ses compétences au profit du gouverneur.

Cette approche sur le régime juridique en place et l'organisation de l'administration est indispensable pour saisir les rouages de la Martinique. Ce statut juridique confère à l'île une profonde originalité dans le système colonial. Terrée parlera ainsi de « colonies républicaines » pour qualifier les Antilles³. « Les Antilles françaises ont ainsi la particularité de combiner une organisation de l'économie largement héritée de l'époque esclavagiste et un système politique,

² Voir à ce sujet Emmanuel TERREE-POTINO, « *L'élargissement de la vie politique* », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 329-371.

³ E. TERREE-POTINO, « *Introduction : problèmes politiques et sociaux* », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, op. cit, p. 304.

calqué sur celui de la France, une démocratie parlementaire »⁴.

Cette situation politique est sous l'influence de la situation sociale, qui à la fin du XIXe siècle présente certaines particularités. L'une des principales est le caractère encore récent de l'abolition du système esclavagiste. A l'image d'une grande partie des Caraïbes, des côtes nord de l'Amérique du sud jusqu'à l'ancienne Louisiane, le système économique a un temps été fondé sur le commerce triangulaire. Ce dernier a entraîné en Martinique l'immigration forcée d'une importante population originaire d'Afrique, dans le but de fournir une main d'œuvre à la culture des terres. L'esclavage a été définitivement aboli par décret du 27 avril 1848. Cette situation, peu anticipée par les producteurs martiniquais, a été à l'origine de profondes évolutions sociales.

Suite à leur affranchissement, les travailleurs forcés ont déserté massivement les champs, plongeant l'île dans une situation économique difficile. Afin de remédier à cette situation, le Conseil général de la colonie, par l'intermédiaire des représentants propriétaires, a mis en place un système de primes à l'immigration afin de refournir une population de travailleurs sous un statut « d'engagé ». De nombreux travailleurs originaires d'Inde font ainsi leur apparition en Martinique. C'est un nouveau commerce avec ses comptoirs, ses routes maritimes et ses réseaux de distributions qui se met en place dans l'Empire français. Cette situation n'est en effet pas propre à la Martinique. Cette politique est très vivement critiquée par les républicains, qui y voient la survivance sous une autre forme de l'importation d'esclaves. Elle est stoppée en 1885. Les tensions sociales n'en restent pas moins vives, et la fin du siècle est marquée de nombreuses grèves parfois sanglantes⁵.

Au-delà de ces évolutions sociales, les békés, qui descendent en grande partie des premiers colons européens, conservent une position dominante dans la vie économique de l'île. Néanmoins les effets du suffrage universel font reculer leurs positions dans les fonctions politiques de la Martinique. Une bourgeoisie de couleur républicaine émerge et conquiert progressivement les fonctions électives et administratives de l'île⁶.

C'est cette Martinique qui est très durement touchée par l'éruption de la Montagne Pelée le 8 mai 1902. La colonie perd dans cette éruption un cinquième de sa population, un quart de son capital agricole ainsi qu'industriel et son commerce diminue d'un tiers⁷. Si ces données de Paul Chemin-Dupontès sont à prendre avec précautions, elles donnent un ordre d'idée de l'ampleur du drame pour l'île.

Il est délicat d'étudier les conséquences d'une telle catastrophe naturelle sans faire un détour

⁴ *Ibid.*, p. 304.

⁵ Voir E. TERREE-POTINO, « *Le temps des grèves* », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, op. cit., p. 377.

⁶ E. TERREE-POTINO, « *Introduction : problèmes politiques et sociaux* », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, op. cit., p. 306.

⁷ Paul CHEMIN-DUPONTÈS, *Les petites Antilles : étude sur leur évolution économique*, Paris, E. Guilmoto, 1909, p. 264.

par les apports de la dynamique histoire environnementale. Ce domaine de recherche s'est constitué durant les années 1960 aux Etats-Unis, avant de connaître un essor progressif en France grâce à l'implication de jeunes chercheurs⁸. En France, plus que la recherche d'autonomisation d'un sous-champ d'étude, l'invitation faite par ce courant porte à introduire au sein de la recherche historique la reconnaissance du rôle central des éléments naturels. Comme le définissent deux auteurs clés de cette approche, l'histoire environnementale refuse de « considérer l'«environnement» comme un déjà-donné, un macro-objet transhistorique avec lequel les sociétés humaines entretiendraient des rapports qui – aussi étroits soient-ils – seraient irréductiblement des rapports d'extériorité. Ce sont les médiations symboliques et matérielles qui façonnent, dans chaque situation historique, des assemblages hommes-nature particuliers et changeants qui sont ici au cœur des interrogations »⁹. Il s'agit de saisir les processus de co-construction des sociétés et de leurs environnements.

Comme le soulignent Fabien Locher et Grégory Quenet, la catastrophe naturelle comme objet d'étude n'a fait qu'une apparition timide¹⁰, et ce plutôt avec un prisme sur l'étude des vulnérabilités. Or l'événement catastrophique, dans le cas de l'éruption de 1902, est à la fois à l'origine d'une rupture majeure mais aussi d'une prise de conscience de la vulnérabilité de la société en place. Par ailleurs, si elle l'a peu mentionné en s'affichant une étiquette environnementale, l'histoire portuaire n'a pu se passer d'une prise en compte de l'élément naturel dans ses travaux. L'activité maritime ne peut faire l'impasse sur la prise en compte de l'environnement. Le développement matériel d'un port ou son non développement est majoritairement influencé par la configuration des éléments naturels. Ces derniers influent aussi la décision de bâtir des écluses dans un port pour contrebalancer les effets d'une marée importante. L'installation d'une digue pour réduire les effets du ressac répond également d'une telle dialectique, tout comme le dragage d'un chenal d'accès. Ces installations sont la résultante d'un processus d'interactions entre l'homme et la nature.

Dans un ouvrage notable sur l'histoire de l'environnement en France¹¹, Grégory Quenet remet au jour une partie de l'argumentaire développé par Marc Bloch dans *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*¹². Bloch cherche à distinguer le rôle de l'histoire des sciences dures pour ses apports dans l'étude de certaines situations. Ce dernier fonde son argumentation sur l'ensablement du golfe de Zwin, qui a pour répercussion la difficulté grandissante d'accès par la mer au port de Bruges au Xe siècle. Lorsqu'on se demande pourquoi, l'étude se porte rapidement sur les causes

⁸ Pour une approche plus complète voir Fabien LOCHER, Grégory QUENET, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 2009/4 (n° 56-4), pp. 7-38.

⁹ *Ibid.*, p. 34.

¹⁰ *Ibid.*, p. 16.

¹¹ G. QUENET, *Qu'est-ce que l'histoire environnementale ?*, Paris, Champ Vallon, 2014, 304 p.

¹² Marc BLOCH, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 2e éd., 1952, p. 17.

géologiques à l'origine de ce phénomène naturel. Ainsi Bloch invite à s'intéresser non pas aux causes, mais aux conséquences. Ces dernières permettent de comprendre l'humain dans son milieu sous un prisme historique, notamment à travers les réactions qu'il peut développer face à l'évolution des éléments. A la différence, les causes relèvent de disciplines différentes dans leur analyse. Elles sont des lieux de chevauchements disciplinaires. Grégory Quenet voit dans cette métaphore la marque du mouvement des Annales qui « permet de saisir l'unité de l'homme, dans ses dimensions naturelles, sociales et mentales »¹³.

Cette approche est intéressante pour interpréter comment la société a pu réagir aux conséquences de la catastrophe de 1902. Elle permet aussi plus largement de se demander comment la population martiniquaise s'est adaptée aux contraintes de son environnement pour le développement de son mouvement maritime. L'île est en effet la proie de nombreux phénomènes climatiques, tels que les cyclones ou les raz-de-marée liés aux tremblements de terre, qui sont à l'origine de plusieurs désastres.

Si l'étude de l'historiographie de l'histoire environnementale montre que l'environnement urbain a longtemps été délaissé comme terrain de recherche, en raison d'une identification marquée à des constructions strictement humaines, ce dernier est maintenant bien établi dans le champ. Le port en tant que construction humaine, dans sa dialectique avec l'environnement naturel, se prête avec pertinence à une analyse sous un angle environnemental. La définition proposée par Joel Tarr, la première dans le domaine de l'histoire environnementale de l'urbain, est à ce sujet intéressante. Pour l'auteur il s'agit avant tout de « l'histoire de la manière dont les structures bâties par l'homme ou anthropogéniques (« environnement bâti ») et les technologies ont mis en forme et altéré l'environnement naturel du site urbain, avec des effets en retour sur la ville elle-même et ses habitants »¹⁴. Il est difficile de savoir si l'auteur a pu prendre en compte la particularité qu'est un port dans un espace urbain. Néanmoins on peut constater que cette définition peut s'appliquer avec pertinence dans l'étude des évolutions portuaires.

Ainsi ce travail, qui ne se revendique pas comme une recherche spécifiquement environnementale, souhaite donner à la nature la place qui lui revient dans les études. Il s'agit en quelque sorte d'apporter, comme le souligne Geneviève Massard-Guilbaud, un « nouveau regard » sur les questions historiques¹⁵. Les réflexions de ces auteurs ont donc contribué faire évoluer notre approche de la période étudiée, particulièrement marquée par la catastrophe de 1902.

Ce désastre largement relaté dans la presse internationale, bouleverse la Martinique dans ses fondements. En effet si Fort-de-France est le chef-lieu de l'île où sont réglées les questions

¹³ G. QUENET, *Qu'est-ce que l'histoire environnementale ?*, op. cit., p. 105.

¹⁴ *Ibid.*, p. 129.

¹⁵ Geneviève MASSARD-GUILBAUD, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine*, 2007/1 (n° 18), p.16.

administratives et militaires, Saint-Pierre constitue son cœur commercial. C'est ainsi dans cette ville de la côte nord que la majeure partie du trafic maritime de l'île est concentré. Saint-Pierre est le port le plus important de la Martinique. Cette notion même de port recèle différentes composantes dont il appartient de saisir la portée.

Le port est défini au sens large par Michel Vergé-Franceschi comme un « endroit où un navire peut s'abriter »¹⁶. Cependant la définition d'un port peut revêtir différentes formes, qu'elles soient économiques, fonctionnelles ou juridiques. Ainsi un port peut se reconnaître grâce à un faisceau d'indices qui comprend à la fois une situation géographique particulière, des mouvements commerciaux, des infrastructures de divers degrés, et bien souvent un corpus juridique qui cadre les activités.

Bruno Marnot propose une définition du port réglée par trois composantes : leur aménagement, leur animation et leur mode d'usage.

L'aménagement relève « des différents modes de transports qu'on y implante, des équipements qui leur sont nécessaires, et de la répartition des centres pulsateurs d'échanges (villes, bassins industriels ou agricoles) qui commandent leur circulation »¹⁷. Cette première composante cherche donc à intégrer les aspects matériels, notamment les infrastructures et superstructures du port, mais également les installations économiques et urbaines qui offrent au port la matière à échanger.

L'animation des ports intègre à cette définition une notion relative à l'intensité et à la diversité des flux d'échanges¹⁸. Bruno Marnot pointe ici un angle qui permet d'englober l'activité en elle-même. Celle-ci fournit au port la dynamique qui vient se diffuser dans la composante matérielle définie avant.

Un dernier aspect relatif au mode d'usage est défini par l'auteur comme renvoyant « aux politiques de transport maritime et terrestre déployées selon les territoires et les époques »¹⁹. Il s'agit cette fois d'une approche centrée sur les acteurs et les actions mises en œuvre. L'idée est de donner du sens et de la forme aux aménagements passés, présents et à venir afin de guider l'animation des territoires. Bruno Marnot dans son raisonnement intègre donc le port dans un ensemble plus large que sa simple fonction d'abri. L'auteur s'inscrit ainsi dans la lignée du « triptyque portuaire » d'André Vigarié.

La pensée d'André Vigarié, géographe maritime, constitue un apport important dans l'étude

¹⁶ Michel VERGE-FRANCESCHI (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, p. 1167.

¹⁷ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, p. 12.

¹⁸ *Loc. cit.*

¹⁹ *Loc. cit.*

des ports. Dans son œuvre consacrée à la constitution de la Northern Range²⁰, il développe le concept de « triptyque portuaire ». Il s'agit de situer dans quels espaces le port s'inscrit. Un port au XIXe siècle représente peu de choses sans des terres intérieures qui soutiennent ses flux de commerce, par la production par exemple. André Vigarié appelle cet espace l'arrière-pays. Mais un port apparaît également démuné sans un espace maritime qui le met en connexion vers d'autres ports avec lesquels il peut échanger. L'auteur nomme cet espace l'avant-pays. Le port en lui-même constitue un espace maritime à la croisée de l'arrière-pays et de l'avant-pays. L'unité de ces trois espaces est réalisée lorsque le transport de la marchandise s'effectue.

Un port ne peut être appréhendé de façon complète si l'on ne comprend pas le fonctionnement social de la multitude des acteurs qui lui donnent vie. Il s'agit du mode d'usage des ports. Bruno Marnot à l'occasion de la parution de son dernier ouvrage complète ainsi sa pensée en soulignant que la singularité des villes portuaires « réside autant dans leur situation d'interface que dans leur singularité sociologique [...] et plus particulièrement dans la constitution des communautés maritimes et portuaires qui, de l'élite au monde du travail, n'ont cessé de se reconfigurer au gré d'événements extrêmes, comme les conflits, de l'évolution des contextes politiques et institutionnels et plus encore peut-être des mutations macroéconomiques mondiales »²¹.

Cette approche globale du port, qui appréhende les grands espaces structurant son développement que sont l'avant-pays et l'arrière-pays, permet de réaliser une focale sur le port en lui-même en toute connaissance de son environnement. Le port peut ainsi être défini comme l'aire géographiquement délimitée, régie par une organisation sociale et doté de structures bâties constituant les moyens dédiés à son exploitation, qui de par sa nature d'interface entre la terre et la mer, permet la circulation à travers des vecteurs maritimes et terrestres de flux de toute nature.

L'économie de l'île est fondée sur l'activité de production et d'exportation des produits de la canne à sucre. Toute sa richesse repose sur l'utilisation de la mer dans le transport de ses produits. Cette mise en perspective du port fait apparaître les conséquences considérables pour la Martinique de la destruction de Saint-Pierre.

Cette nature d'interface, de zone de contact entre deux milieux que sont la terre et la mer, inscrivent l'étude de l'histoire des ports dans la dynamique générale plus vaste qu'est l'étude de l'espace maritime.

L'histoire maritime en France est un domaine d'étude assez récent qui s'est longtemps limité à la seule histoire navale. Cette dernière est entendue par commodité comme celle de la marine

²⁰ André VIGARIE, *Les Grands Ports de commerce de la Seine et au Rhin. Leur évolution devant l'industrialisation des arrières-pays*, Paris, SABRI, 1964.

²¹ B. MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France XIXe – XXIe siècle*, Armand Colin, Paris, 2015, p. 216.

militaire. Hervé Couteau-Bégarie décrit ainsi cette distinction entre histoire maritime et navale. « L'histoire navale est entendue comme étant celle de la marine militaire et, plus largement, de la guerre sur mer, tandis que l'histoire maritime comprend tout le reste »²². C'est au sein de cette histoire maritime que se rattache une histoire qui présente souvent le caractère d'histoire économique²³, il s'agit de l'histoire portuaire. C'est une histoire à la croisée de plusieurs domaines d'études. Ses recherches empruntent en effet souvent à l'économie, mais également à la géographie et à l'histoire de la ville. De nombreuses monographies ont permis ces dernières années d'établir une connaissance plus détaillée des ports du littoral français. L'auteur français majeur de l'histoire portuaire à la croisée des XIXe et XXe siècle est Bruno Marnot. Son ouvrage *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*²⁴ publié en 2011, complété par *Les villes portuaires maritimes en France XIXe-XXIe siècle*²⁵ publié en 2015, offrent des grilles d'analyses et dégagent des concepts importants dans l'étude historique des ports.

Néanmoins une distinction fondamentale existe entre les ports du littoral de la Métropole et les ports des colonies françaises. Le système juridique et politique de la Martinique, bien qu'il présente des ressemblances avec le système métropolitain, n'est pas le même. Ce dernier est d'ailleurs propre à seulement quelques colonies de l'Empire français que sont la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion. Les territoires administrés par la France, issus de la première et de la seconde colonisation, présentent des caractères administratifs très différents. Ainsi l'étude des territoires dans la période coloniale ne peut pas faire abstraction de ces singularités propres.

Cette situation est d'autant plus vraie en raison de la cohabitation de populations très diverses dans ces espaces. Les ports particulièrement représentent des sociétés urbaines complexes. Jean-François Klein et Bruno Marnot soulignent ainsi la prudence méthodologie avec laquelle il faut aborder l'objet de recherche qu'est le « port colonial »²⁶. Ce dernier n'apparaît pas comme un modèle donné mais bien comme une construction permanente. A l'image des spécialistes des « villes coloniales », ces auteurs préfèrent parler de port « en contexte colonial » ou « en situation coloniale ».

Cette période de l'Histoire de la Martinique a fait l'objet d'un certain nombre d'études historiques. Ces recherches ont pris place dans le cadre de l'écriture de l'histoire encore balbutiante de l'île, et plus généralement dans celui de l'aire antillaise, telle que le présente Danielle Bégot dans un remarquable travail collaboratif d'historiographie²⁷.

²² Hervé COUTEAU-BEGARIE, *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997, p. 14.

²³ *Ibid.*, p. 81.

²⁴ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, *op. cit.*

²⁵ B. MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France...*, *op. cit.*

²⁶ Jean-François KLEIN et Bruno MARNOT, *Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVIe-XXe siècle*, coll. « Enquêtes et documents », Paris, Presses Universitaires de Rennes, 2015, p. 11.

²⁷ Danielle BEGOT *et al.*, *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise : Guadeloupe, Martinique, Saint-*

La production de l'histoire en Martinique revêt en effet certaines spécificités. Sa structuration est assez tardive : c'est à la fin du XIX^e et au début du XX^e que de premiers travaux historiques parcellaires apparaissent. Ces derniers ne permettent pas d'appréhender l'histoire de ce territoire de façon globale. Les premiers travaux à portée générale sont ainsi constitués par des bibliographies, avant que des premières synthèses historiques soient tentées.

Ainsi le remarquable ouvrage de Jacques Gazin en 1926²⁸ permet de dresser un premier état des lieux des recherches réalisées, bien que celui-ci exclu les travaux réalisés en Métropole. Par la suite ce sont surtout des événements particuliers qui permettent que ce travail soit complété. Il en est ainsi de l'Exposition coloniale internationale de 1931 à Paris, qui donne lieu à de nombreuses études sur les colonies, et à travers elles sur la Martinique. C'est ainsi le cas de la bibliographie de Joanès Tramond²⁹. Peu de temps après, le Tricentenaire du rattachement des Antilles à la France en 1935 est l'occasion d'une activité éditoriale notable. Alfred Martineau et Louis-Philippe May³⁰ publient ce qui constitue une des premières frises chronologiques large portant sur l'île.

Ces premiers travaux que l'on peut qualifier de défrichage sont d'une précieuse aide pour celui qui travaille sur des questions relatives à la Martinique à la charnière du XIX^e au XX^e siècle. Cependant, leur ancienneté et l'absence de dépôt légal sur l'île pendant la période coloniale rendent la consultation des références citées délicate. Le remarquable projet « Manioc »³¹ est sur ce point d'un grand secours. Il s'agit de la bibliothèque numérique Caraïbes Amazonie plateau des Guyanes, initié par le Service commun de la documentation de l'ancienne Université des Antilles et de la Guyane. Cet espace permet – là où la recherche physique de livres anciens relève parfois de la quête du Graal – la libre consultation de nombreux ouvrages anciens de la région en ligne.

Les entreprises de synthèses historiques débutent en France métropolitaine à la fin du XIX^e siècle et se développent à la suite de la Première Guerre mondiale. Ces études centrées sur l'Hexagone sont sans équivalent aux Antilles. L'écriture de ces synthèses pour les îles françaises est assez tardive. Liliane Chauleau dédie ainsi au grand public un ouvrage majeur sur la Martinique et la Guadeloupe en 1978³². Jacques Adélaïde-Merlande complète son travail en 1994³³ en étendant considérablement la période d'étude. Plus tardivement, et de façon plus complète car dédié à

Domingue, Guyane, XVII^e-XXI^e siècle, Paris, Académie des sciences d'outre-mer, 2011, 2 vol., 968 p.

²⁸ Jacques GAZIN, *Éléments de bibliographie générale, méthodique et historique de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie antillaise, 1926, 348 p.

²⁹ Joanès TRAMOND *et al.*, *Bibliographie d'histoire coloniale (1900-1930)*, Paris, Larose, 1930, 639 p.

³⁰ Alfred Martineau, Louis-Philippe May, *Trois siècles d'histoire antillaise, Martinique et Guadeloupe de 1635 à nos jours*, Paris, Société de l'Histoire des Colonies françaises, Librairie Leroux, 1935, 302 p.

³¹ www.manioc.org

³² Liliane CHAULEAU, *Histoire antillaise, la Martinique et la Guadeloupe du XVIII^e siècle jusqu'à la fin du XIX^e siècle, éléments d'histoire antillaise*, Pointe-à-Pitre, E. Desormeaux, 1973, 319 p.

³³ Jacques ADELAÏDE-MERLANDE, *Histoire générale des Antilles et de la Guyane, des Précolombiens jusqu'à nos jours*, Paris, Editions Caribéennes, L'Harmattan, 1994, 330 p.

l'enseignement supérieur, Jean-Pierre Sainton³⁴ approfondi les connaissances sur les Antilles françaises. Son œuvre n'est pas encore achevée et ne couvre par la période du présent travail.

Ces travaux donnant une cohérence à l'histoire martiniquaise se sont inscrits dans un espace délicat. Cette situation a pour origine les difficultés propres au terrain de recherche, mais également au manque d'encadrement de la production. Écrire sur la difficulté du terrain de la recherche en histoire en Martinique est un lieu commun. Cela permet néanmoins au lecteur non averti de mieux comprendre ces raisons.

Il n'y a pas d'histoire sans sources et ces dernières font cruellement défaut dans biens des domaines. Tout particulièrement, la destruction de la ville de Saint-Pierre en 1902 entraîne avec elle celle de la plus grande partie des traces écrites de la cité. A Fort-de-France, un violent incendie ravage la ville en 1890 avant qu'un cyclone parachève les destructions en 1891. Par ailleurs les difficultés de conservation des archives dans un climat tropicale œuvrent grandement dans leur dépérissement. Ainsi bien peu parviennent jusqu'à la tardive création des Archives Départementales de la Martinique en 1949.

Cette difficulté du terrain qui rend la recherche délicate s'est longtemps doublée d'une quasi-absence de cadre de travail scientifique historique. Initié par Jacques Adélaïdes-Merlande, l'enseignement supérieur de l'histoire apparaît tardivement dans les années 1960 en Guadeloupe. Celui-ci s'est développé progressivement à travers la création du Centre Universitaire des Antilles et de la Guyane (CUAG) en 1970, puis par une université à part entière en 1982 : Université des Antilles et de la Guyane (UAG). Elle devient Université des Antilles (UA) en 2014 en raison de la création d'une université propre en Guyane. La jeunesse de cette université explique la raison pour laquelle la première thèse soutenue aux Antilles date seulement de 1994. Les travaux de recherches étaient auparavant soutenus dans les universités de l'Hexagone.

Cette spécificité de l'apparition d'un cadre de travail scientifique tardif, semble expliquer le mélange des genres qui caractérise la production historique locale. Ainsi il se côtoie de façon relativement indistincte des ouvrages de vulgarisation et d'érudition. Ce sont des ouvrages écrits par des passionnés, des journalistes, qui côtoient d'autres ouvrages écrits par des professionnels de l'histoire. Le schéma classique de la production scientifique qui vient défricher le passé avant d'être vulgarisé dans des ouvrages de démocratisation des connaissances, n'est pas pertinent dans l'île. Ainsi l'étude des bibliographies de nombreux ouvrages à ce sujet est probante. Cependant cette situation de voisinage des écritures ne peut être blâmée. L'histoire « amateur » comme elle peut être appelée joue un grand rôle en Martinique. Elle permet d'éclaircir des pans entiers du passé et rend

³⁴ Jean-Pierre SAINTON (dir.), *Histoire et Civilisation de la Caraïbe (Guadeloupe, Martinique, Petites Antilles)* ; tome I : *Le temps des genèses, des origines à 1685*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004, 414 p. ; tome II : *Le temps des matrices*, Paris, Karthala, 2012, 394 p.

de grands services à la connaissance. Malgré tout, ces affirmations – quelque peu manichéennes – sont à nuancer compte-tenu du dynamisme de la production scientifique de ces dernières années.

C'est aujourd'hui toute une nouvelle génération de chercheurs qui s'intéressent à l'histoire locale. Comme le souligne Danielle Bégot dans le *Guide de la recherche antillaise et guyanaise*³⁵, cette dynamique est encouragée par l'accroissement des fonds des archives départementales. Le microfilmage et à la numérisation, permettent de mener à présent des recherches dans un environnement qui est sans commune mesure avec celui qu'il était un demi-siècle plus tôt.

La recherche sur les problématiques maritimes durant la période contemporaine en Martinique est encore balbutiante et rares sont les chercheurs qui s'y consacrent. Les travaux semblent plus fournis pour l'époque moderne³⁶. Néanmoins de façon générale on peut citer quelques initiatives locales, notamment à l'Equipe d'accueil AIHP-GEODE (Archéologie Industrielle, Histoire, Patrimoine – Géographie, Développement, Environnement de la Caraïbe) de l'université des Antilles avec les travaux de Jean-Sébastien Guibert³⁷ notamment. Hormis ces rares initiatives c'est bien souvent à travers des ouvrages portant sur des problématiques terrestres qu'une dimension maritime émerge. Cela se vérifie particulièrement dans des ouvrages relatifs aux communes de la Martinique ou dans des ouvrages économiques. Cette situation vient du fait que les villes majeures de l'île sont sur les côtes et qu'une part importante de produits en Martinique arrivent et repartent par voie maritime.

La période de notre étude, à la charnière entre le XIXe et le XXe siècle, a assez largement été couverte par des recherches sur l'histoire économique. Cela aussi bien avec des recherches menées par des contemporains dans la seconde moitié du XIXe siècle³⁸ que lors de la première moitié du XXe siècle³⁹. Par la suite un certain nombre d'auteurs ont cherché à couvrir des pans particuliers de l'histoire économique, notamment par des publications d'articles dans des ouvrages cherchant à dresser des grandes fresques de l'histoire martiniquaise⁴⁰. Des études plus récentes ont permis l'établissement de synthèses de ces nombreuses publications éparses⁴¹. Enfin à une échelle plus resserrée, des travaux menés sur l'outil de production ont affiné la compréhension du système

³⁵ D. BEGOT, « Introduction : d'une histoire « entièrement à part » à une histoire « à part entière » ? », dans D. Bégot et al., *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise...*, op. cit., pp. 15-37.

³⁶ Voir par exemple Myriam ALAMKAN, *Histoire maritime des petites Antilles, XVIIe et XVIIIe siècle : de l'arrivée des colonies à la guerre contre les États-Unis d'Amérique*, Paris, Ibis Rouge, 2000.

³⁷ Jean-Sébastien GUIBERT, *Mémoire de mer, océan de papiers : naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin XVIIe - mi XIXe siècles*, thèse de doctorat, université des Antilles et de la Guyane, dir. D. BEGOT, 2013.

³⁸ Louis VIGNON, *Les colonies françaises, leur situation économique, leur utilité pour la métropole et leur avenir*, Paris, Guillaumin et Cie, 1886, 250 p.

³⁹ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, op. cit.

⁴⁰ Voir par exemple *Historial Antillais*, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, 6 vol.

⁴¹ Alain-Philippe BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique : du XVIIe siècle à nos jours*, Paris, Karthala, 1986, 336 p.

économique de la Martinique⁴². L'intégralité de la production qui constitue ce corpus permet d'appréhender l'économie de l'île de façon globale et d'en saisir sa structuration.

Par ailleurs, de nombreux auteurs cherchent à dresser le portrait des communes des Antilles françaises⁴³. Ces écrits sont le plus souvent des monographies. Sans surprise ce sont Fort-de-France et Saint-Pierre qui font l'objet de la plus grande attention.

Pour Fort-de-France à la période qui nous intéresse l'ouvrage le plus complet est sans doute celui de Micheline Marlin-Godier. Il cherche à la fois à englober ce qui fonde l'économie de la ville, sa population et son activité politique⁴⁴. On peut noter également le livre de Solange Contour⁴⁵ qui offre la possibilité d'avoir un accès de seconde main à certaines sources en raison de leur localisation difficile.

Les auteurs font également la part belle à Saint-Pierre dans leurs recherches sur les communes. Ainsi certains auteurs étudient son histoire politique⁴⁶, tandis que d'autres tentent de faire revivre l'ancienne cité créole, notamment à l'occasion du centenaire de la catastrophe⁴⁷.

C'est sur cette ville du nord de la Martinique que les ouvrages les plus pertinents, mais aussi les seuls qui apparaissent comme de l'histoire portuaire en Martinique existent. Une première œuvre couvrant une période assez large permet d'appréhender la vie portuaire sur trois siècles⁴⁸. Écrit par Adeline de Reynal et illustré par le riche fond iconographique Loïs Hayot de la Fondation Clément, il est à notre connaissance le premier ouvrage historique à s'intéresser spécifiquement à un port de la Martinique à l'époque contemporaine. Comme bien souvent sur l'île ce livre est avant tout destiné à un public large de personnes qui s'intéressent à l'histoire des Antilles. C'est Lucien-René Abenon, avec la parution en 1996 de *L'activité du port de Saint-Pierre, Martinique, à la fin du XIXe siècle*⁴⁹, qui réalise la recherche la plus poussée de Martinique sur l'histoire d'un port. Cet ouvrage, qui appuie la prépondérance de la ville du nord dans l'activité maritime et commerciale, tient une place importante dans notre travail.

Au-delà des auteurs écrivant sur l'économie martiniquaise et sur ses villes, une littérature abondante s'est développée autour de l'éruption de la Montagne Pelée. Au-delà des innombrables

⁴² Émile EADIE, *Éléments d'histoire des habitations de la Martinique du XVIIe au XXe siècle*, Fort-de-France, CDRP de Martinique, 2007.

⁴³ J. ADELAÏDE-MERLANDE (dir.), *Histoire des communes Antilles-Guyane*, Pointe-à-Pitre, Pressplay, 1986, 6 vol.

⁴⁴ Micheline MARLIN-GODIER, *Fort-de-France : 1884-1914*, Petit-Bourg, Ibis rouge, 2000, 267 p.

⁴⁵ Solange CONTOUR, *Fort-de-France au début du siècle*, Paris, L'Harmattan, 1994, 223 p.

⁴⁶ Albanie BURAND, *La vie politique à Saint-Pierre de la Martinique de 1848 à 1902*, Matoury, Ibis Rouge, 2002, 250 p.

⁴⁷ Léo URSULET (dir.), *Saint-Pierre : mythes et réalités de la cité créole disparue*, actes du colloque *Saint-Pierre : mythes et réalités de la cité créole disparue. La Martinique avant et après 1902* du Schoelcher, 21-23 mars 2002, Ibis rouge, 2004, 232 p.

⁴⁸ Adeline de REYNAL, *Le Mouillage, Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire*, Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, Saint-Pierre, 1992, 128 p.

⁴⁹ Lucien-René ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre, Martinique, à la fin du XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 1996, 154 p.

récits, romans et essais, quelques ouvrages apparaissent importants pour l'étude de la destruction de Saint-Pierre et de ses conséquences. Les Archives départementales de Martinique ont réalisé en 2002 une exposition intitulée « 1902 et après ». Il s'agissait d'aborder les ruptures provoquées par la catastrophe et le processus d'établissement d'un nouvel équilibre. Cet événement a donné naissance à l'édition d'un catalogue d'exposition⁵⁰. Ce dernier malgré son petit volume reste un outil appréciable pour la localisation des sources majeures ainsi que l'étude de la bibliographie.

L'auteur ayant mené les recherches les plus élaborées sur les conséquences de la catastrophe est Léo Ursulet, à travers la première thèse soutenue à l'Université des Antilles et de la Guyane. Cette thèse⁵¹ a été publiée dans une version très similaire⁵². Aussi afin de faciliter la communication, nos références portent directement sur cette version publiée. Les apports majeurs de Léo Ursulet, en rapport avec nos perspectives de recherches, portent sur l'étude des projets de relèvement de la Martinique après la catastrophe, ainsi que sur l'évolution de l'île jusqu'à la fin de la Première guerre mondiale. Ce dernier met ainsi en lumière le nouveau rôle de centre commercial de Fort-de-France, qui succède à Saint-Pierre, ainsi que le rebond de l'activité économique de l'île.

L'importance de Saint-Pierre en Martinique à la fin du XIXe siècle dans les activités maritimes et commerciales a été démontrée, néanmoins des questions subsistent. La ville du nord ne constitue pas le seul port de l'île. Dans une perspective comparative, quelle est la place et quelles sont les fonctions de Saint-Pierre et des autres ports de la Martinique avant la catastrophe de 1902 ? Par ailleurs, la Martinique à cette période est la proie d'une crise économique profonde. Mais c'est également l'économie mondiale qui est bouleversée par un processus d'industrialisation aux multiples conséquences. Ces phénomènes ont-ils un impact sur l'activité du port de Saint-Pierre ?

Fort-de-France s'impose à la destruction de Saint-Pierre comme le nouveau port majeur de la Martinique. Ce processus n'a pas encore été étudié. Ainsi, comment le port de Fort-de-France s'est-il imposé et structuré pour prendre la succession de Saint-Pierre ? Ce développement est-il la conséquence directe de la catastrophe ou celui-ci est-il plus ancien ? Enfin, quel impact la catastrophe de 1902 a-t-elle eu sur les relations maritimes et commerciales de la Martinique ?

L'étude de l'historiographie sur la question portuaire a fait apparaître les multiples composantes que revêt un port. En ce sens les ports de commerce constituent des articulations techniques, économiques et organisationnelles entre des systèmes terrestres et maritimes⁵³. Les problématiques dégagées permettent d'interroger l'insertion des ports de Saint-Pierre et de Fort-de-

⁵⁰ Dominique TAFFIN, *1902 et après (1902-1930)*, catalogue de l'exposition organisée par les Archives départementales juin-sept. 2002, Fort-de-France, 2002, 104 p.

⁵¹ L. URSULET, *La destruction de Saint-Pierre (Martinique) en 1902, antécédents et conséquences socio-économiques et politiques sur la vie en Martinique*, thèse de doctorat, université des Antilles et de la Guyane, dir. L.-R. Abenon, 1994, 4 vol.

⁵² L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique : l'éruption de la Montagne Pelée et ses conséquences*, Paris, L'Harmattan, 1997, 468 p.

⁵³ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 63.

France au sein de leur espace maritime. Plusieurs moyens permettent d'aborder cette étude. Antoine Frémont relève les moyens classiques que sont l'analyse des navires et des routes empruntées, mais également des marchandises transportées⁵⁴. Cette approche se complète par celle d'Olivier Pétré-Grenouilleau pour qui l'étude des hommes, notamment des négociants, mais aussi les stratégies mises en œuvre sont essentielles⁵⁵. Cette vision est au cœur de l'analyse des archives mises à profit dans l'étude portuaire de la Martinique.

Les difficultés liées à l'exploitation des archives en Martinique, malgré les récentes avancées, ont nécessité la mise à profit de plusieurs centres d'archives. Les nombreux aspects d'études qu'impose un travail d'histoire portuaire participent de cet éclatement du terrain de recherche.

Les Archives départementales de la Martinique occupent une place fondamentale dans notre travail. Plusieurs sources, par l'importance de leur contenu, constituent une base d'étude conséquente. La série des *Annuaire de la Martinique*⁵⁶, publiés par l'administration locale, permet la compréhension d'une grande part de l'organisation institutionnelle, mais également économique, à la période des différentes parutions. C'est également aux archives départementales que sont conservées les *Délibérations du Conseil général*⁵⁷ de la Martinique. Chaque session ordinaire du Conseil dure près d'un mois, et se tient une fois par an. Des sessions extraordinaires peuvent être convoquées. Ces délibérations représentent une masse conséquente d'informations sur l'action publique dans tous les aspects de la vie de la colonie à cette période.

Ces délibérations sont utilement complétées par l'analyse des *Budget de la Martinique*⁵⁸, qui traduisent l'action de la colonie. Les exemplaires des années successives peuvent être consultés à la Bibliothèque municipale Victor Schœlcher de Fort-de-France. Cette analyse de l'action publique a été complétée aux Archives communales de Fort-de-France, où sont préservés les délibérations du Conseil municipal⁵⁹ ainsi que les arrêtés municipaux⁶⁰. Enfin, malgré le travail important de duplication en Martinique des sources des Archives nationales d'outre-mer, une consultation d'archives complémentaires à Aix-en-Provence a été nécessaire.

Ces éléments, dont la compréhension est un préalable indispensable, ont été complétés par l'étude du fonctionnement de l'économie martiniquaise. Un travail déjà important d'analyse de l'économie locale à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle a été mené par différents auteurs. Malgré cet état de l'écriture de l'Histoire, la compréhension de l'imbrication de cette

⁵⁴ Antoine FREMONT, « L'espace maritime et marchand : pour une problématique », dans *Espace géographique*, tome 25, n°3, 1996, pp. 203-213.

⁵⁵ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négoce maritimes français : XVIIe-XXe siècle*, Belin, 1997, 240 p.

⁵⁶ *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1897, 1908, 1910, 1913, 1931.

⁵⁷ *Délibérations du Conseil général*, Fort-de-France, Imprimerie de Gouvernement, 1892-1914.

⁵⁸ *Budget de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1892-1915.

⁵⁹ Délibérations du Conseil municipal, 1900-1915 (incomplet).

⁶⁰ Arrêtés municipaux, 1904-1907.

économie insulaire avec l'utilisation de l'espace maritime, a pu être approfondi grâce à la Fondation Clément. Cette dernière conserve en Martinique les traces de tout un pan de l'histoire industrielle et commerciale de l'île. L'étude du trafic maritime commercial et des activités qui l'entourent, en particulier portuaires, ne peut découler que d'une bonne compréhension des circuits économiques à son fondement.

Cette étude de la Martinique par l'intérieur, à travers l'action de ses institutions publiques et le fonctionnement de son économie, a été complétée par l'étude de sources permettant une prise de recul sur l'île, notamment vis-à-vis du reste de l'Empire français. Cette approche a pu être travaillé au centre d'archives du Musée des douanes de Bordeaux. De nombreuses statistiques économiques y sont conservées, mais également de précieux recueils destinés à la conduite des affaires avec les différents territoires français.

De nombreuses évolutions dans le domaine nautique ont pour origine les bouleversements et les évolutions causés par la révolution industrielle. Ces dernières modifient les modalités d'utilisation de l'espace maritime. Ces conséquences ont nécessité la consultation des archives de la French Lines, au Havre, afin d'approfondir la compréhension de l'activité de la Compagnie Générale Transatlantique, dont le rôle est majeur en Martinique à la fin du siècle.

Enfin ce travail sur l'activité maritime en Martinique a été complété par l'utilisation des archives du Service historique de la Défense, de Vincennes, pour mettre en lumière l'activité de la marine de guerre dans l'île. La Martinique constitue en effet un point d'appui non négligeable pour la France dans l'Atlantique ouest à cette période.

Des événements historiques importants bordent cette étude. Les bouleversements qu'ils induisent apparaissent des limites temporelles adaptées. La crise économique, appelée crise sucrière, qui éclate en 1883 plonge la Martinique dans un marasme profond dont elle n'émerge que dans la première décennie du XXe siècle. Cette situation est à l'origine d'évolutions qui marquent durablement le commerce de l'île. Cette borne temporelle n'est néanmoins pas figée, tant la Martinique s'enracine à travers des dynamiques dont les origines sont bien plus anciennes et sur lesquelles il est parfois nécessaire de revenir.

Le déclenchement de la Première Guerre mondiale le 28 juillet 1914 constitue l'autre limite temporelle de notre étude. Les implications considérables de cette guerre, tout particulièrement la mise en place d'une économie de guerre, ont des conséquences majeures sur le commerce de la Martinique.

Un premier aspect de l'étude permet de mettre au jour à travers de nouvelles sources, la place qu'occupe Saint-Pierre en tant que ville portuaire dans les activités maritimes et commerciales à la veille de sa destruction le 8 mai 1902. Cette analyse permet de prendre du recul sur la place de Saint-Pierre à la fois en Martinique, à travers la compréhension de son arrière-pays et des autres

ports de l'île, mais également sur les échanges que l'île entretient avec son avant-pays.

Un second aspect de l'étude met au jour l'émergence commerciale et portuaire de Fort-de-France à la fin du XIXe siècle. Cette situation permet à la ville de s'affirmer comme une place portuaire de choix en remplacement de Saint-Pierre détruite en 1902. Il s'agit de comprendre comment Fort-de-France fait face à ses nouvelles fonctions alors que l'activité économique reprend en Martinique dès 1905. Enfin l'étude de l'avant-pays après la catastrophe, permet de dépasser l'impact des destructions sur les ports de l'île, pour saisir les évolutions des relations maritimes et commerciales de l'île jusqu'en 1914.

Partie 1 : Le rôle central de Saint-Pierre en Martinique dans les activités économiques et maritimes à la veille de sa destruction (fin XIXe siècle – 1902)

En Martinique, l'économie est en très large partie dominée par les activités de production et de transformation de la canne à sucre. De la veille jusqu'à l'aube de sa destruction Saint-Pierre apparaît comme un acteur majeur dans la conduite du commerce et des activités maritimes. Dans son arrière-pays les liaisons littorales sont fondamentales et désenclavent un territoire cloisonné par son relief. Ces dispositions permettent à Saint-Pierre d'échanger et d'entretenir des liaisons avec un avant-pays en pleine reconfiguration en raison des effets de la crise sucrière.

I. La nécessité des liaisons maritimes littorales dans l'arrière-pays de Saint-Pierre

L'économie de la canne est prépondérante dans l'arrière-pays de Saint-Pierre. Ce dernier connaît à la fin du XIXe une restructuration de son activité en raison d'un processus d'industrialisation de la production. La majeure partie de cette production sucrière est dédiée à l'exportation. Compte-tenu du cloisonnement terrestre de l'île lié à la géographie du territoire, la mer apparaît un espace de décroisement de l'arrière-pays.

A. L'industrialisation de l'économie de la canne dans un contexte de crise sucrière

La Martinique est marquée par un régime agricole de monoculture qui oriente la majeure partie de l'activité de la population de l'île. Cette économie subit la profonde crise sucrière que traverse le monde, en même temps que se transforme la production du sucre avec l'industrialisation de sa fabrication.

1) Une population en majorité rurale et agricole

Étudier la population, c'est saisir l'organisation des grands foyers de peuplement mais également appréhender le tissu professionnel de l'île. Les données publiées par la série des *Annuaire de la Martinique* sont riches à ce sujet. Les *Annuaire de la Martinique* sont une série d'ouvrages édités par l'administration locale à échéance régulière. Ils visent à publier des informations majeures sur l'île telles que quelques notions historiques, des données environnementales, la composition de l'administration, l'organisation économique générale, etc. Il s'y trouve également des données sur la population.

Les recensements de cette époque fournissent la répartition des foyers de population dans les

limites de leurs communes⁶¹. L'île est ainsi constituée au 15 janvier 1894 de 189.599 âmes. Cette population est répartie sur l'ensemble de l'île où deux foyers majeurs se distinguent. La commune de Saint-Pierre compte ainsi 25.382 habitants pour 16.056 à Fort-de-France. Ces données sont à prendre avec du recul. Ainsi la Martinique de 1894 compte 70% de sa population vivant en zone rurale. Si l'on exclut les populations rurales de ces deux villes majeures, Saint-Pierre compte alors 19.722 habitants et Fort-de-France 7.416. Cette distinction de l'urbain et du rural prend toute sa mesure dans l'étude des communes à l'échelle de l'île. La commune de Sainte-Marie sur la côte atlantique semble apparaître comme un foyer important à l'échelle de la Martinique avec ses 10.604 habitants. Cependant seule 11% de sa population est intégrée dans la zone urbaine, là où la commune de Saint-Pierre rassemble 78% de sa population dans l'aire urbaine. Saint-Pierre apparaît d'ailleurs comme une commune particulière vis-à-vis du reste de l'île. C'est la ville la plus urbanisée de l'île, comme l'expose la carte sur la répartition des habitants de la Martinique par commune (annexe VIII).

Le caractère majoritairement rural de la population de Martinique s'explique en partie par la composition de sa population de travailleurs (tableau 1). Ainsi en 1895 l'administration relève 69.039 travailleurs⁶². Ce sont 27.127 individus employés à la culture de la canne à sucre, 22.720 aux vivres divers, le reste se partageant entre les autres cultures ainsi que les diverses activités professionnelles.

1. Répartition sommaire des travailleurs par types d'activités en 1895

Cannes à sucre	Café	Vivres	Poteries et fabriques de chaux	Cacaoyer	Cultures diverses	Non employés aux cultures	Total
27.127	1.037	22.720	591	2.516	1.814	13.434	69.039

Source : *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France Imprimerie du Gouvernement, 1897, p. 628.

La part de la population de travailleurs non employés aux cultures, soit 13.434 individus, ne représente que 19% de la population de travailleurs. Cette donnée, à rapporter aux seuls 30% de la population vivant en milieu urbain, contre 70% en milieu rural, permet de mettre en évidence le caractère profondément agricole de la population martiniquaise.

Un nombre important de personnes est employé aux cultures vivrières. Il s'agit là d'une agriculture de subsistance d'une part, et d'alimentation du marché local d'autre part. Ce recensement doit être pris avec prudence à ce sujet particulièrement. Bon nombre de travailleurs passent d'une culture à l'autre en fonction des périodes de récolte.

Ces données ne permettent pas de discriminer au sein des 13.434 travailleurs non employés

⁶¹ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 619.

⁶² *Ibid.*, p. 628.

aux cultures, la part des individus impliqués dans les produits dérivés de la canne comme le sucre ou le rhum. Néanmoins elles mettent en valeur la prééminence de la culture de la canne à sucre dans l'emploi. Cette culture emploie ainsi 39% des 69.039 travailleurs relevés par l'administration locale⁶³. Cet état de fait trouve son origine dans l'organisation économique de la colonie.

2) *Un régime de monoculture frappé par la « grande crise sucrière »*

L'étude de la répartition des travailleurs par secteurs d'activités fournit une première approche par le bas – par les travailleurs – de l'importance de la canne en Martinique. Une approche par la terre, par l'étude de l'occupation des sols, est également significative sur l'importance de la culture de la canne. Paul Chemin-Dupontès mesure ainsi en 1888 que la Martinique dispose d'environ 40.000 hectares de terres cultivées, et que 23.089 de ces hectares sont consacrés à la canne à sucre⁶⁴.

Cette situation est à l'origine d'un bon mot que Pelletier de Saint-Rémy aurait lancé à un gouverneur qui allait prendre ses fonctions dans l'île. « Un gouverneur de la Martinique doit posséder sa question des sucres. Quand dans notre île la canne va, tout va »⁶⁵ Derrière l'anecdote, véridique ou non, se distingue un aspect majeur de l'étude de la Martinique que nous avons commencé à entrevoir : sa structure économique.

Au XVIIIe et au XIXe siècle la production du café, du cacao et du coton occupent une place importante dans les exportations. Progressivement la canne absorbe l'activité des planteurs et devient le plant majoritaire. Ce plant permet de produire du sucre mais également du rhum. Ces deux derniers produits deviennent des denrées phares de la Martinique. Cela à tel point que l'importance de l'échange de ces produits finit par suffire à rendre compte de l'état de l'économie de l'île. Cette situation laissera dire à Chemin-Dupontès que si la théorie de la balance commerciale, qui « donne l'indication précise du degré d'enrichissement du pays n'est pas toujours vraie lorsqu'il s'agit de nations ayant un gros commerce intérieur [...] pour les Antilles elle est au contraire fort exacte, la seule fortune de ce pays résidant presque dans l'unique exploitation sucrière dont les gains ou les pertes marquent les mouvements de la richesse publique dans leur totalité »⁶⁶.

En cette fin de XIXe siècle, la Martinique traverse une crise économique profonde dont l'histoire retient le nom de « grande crise sucrière ». Cette dernière, pour partie résultante du passage au capitalisme industriel, modifie l'organisation et le fonctionnement du système économique colonial martiniquais.

Très tôt le commerce du sucre apparaît comme l'un des premiers marchés internationalisés.

⁶³ *Ibid.*, p. 619.

⁶⁴ P. CHEMIN-DUPONTÈS, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 234.

⁶⁵ Théophile AUBE, *La Martinique, son présent et son avenir*, Paris, Berget-Levrault et Cie, 1882, p. 41.

⁶⁶ P. CHEMIN-DUPONTÈS, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 218.

L'élargissement de la base du marché sucrier, provoqué par l'apparition d'une concurrence internationale de plus en plus accrue participe à ce phénomène.

De plus il apparaît une concurrence entre le produit lui-même et les capitaux qui financent sa production⁶⁷. En effet, au-delà de la pression concurrentielle que la Martinique subit face à la canne étrangère, l'île est sous une pression grandissante d'un produit du territoire métropolitain. Un produit apparu au début comme un substitutif durant les guerres napoléoniennes, et qui se développe à présent sur le lieu traditionnel de revente du sucre de canne. C'est le sucre de betterave. A l'échelle mondiale Emmanuel Terrée-Potino offre une mise en perspective de l'augmentation de cette production sucrière (tableau 2).

2. Augmentation de la production sucrière mondiale de 1850 à 1907

	1850	1880	1907
Sucre de canne (en million de tonnes)	1,2	2	4,9
Sucre de betterave (en million de tonnes)	0,2	2	7,1
Total	1,4	4	12

Source : TERREE-POTINO Emmanuel, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Editions, 1981, p. 303.

Le sucre de betterave représente 14% de la production mondiale en 1850. Dès 1880 la canne est rattrapée. Ce sont deux millions de tonnes de sucre de betteraves qui sont produit. La progression de la production du sucre de canne, bien que moins fulgurante, ne cesse néanmoins pas de croître. Ainsi les surfaces de cannes cultivées à travers le monde augmentent⁶⁸. Cuba et Porto Rico dans la Caraïbes en sont en des exemples. Mais c'est aussi le cas de la Réunion au sein de l'Empire français. Ce mouvement général s'observe à l'échelle mondiale.

Ainsi en trente ans la production mondiale de sucre a été multipliée par presque trois. Nous sommes à la veille du déclenchement de la crise sucrière. Une crise qui a des conséquences très lourdes sur la Martinique.

Paul Chemin-Dupontès observe à l'échelle de la Martinique trois phases à cette crise : 1883-1886, 1892 et 1900-1904⁶⁹. L'observation des exportations de sucre de la colonie permet de rendre-compte de cette tempête économique (graphique 1).

Notons que les éléments que l'on peut apprécier de cette époque pour évaluer les quantités de production de telles ou telles activités sont parcellaires. En effet si l'administration a légué des

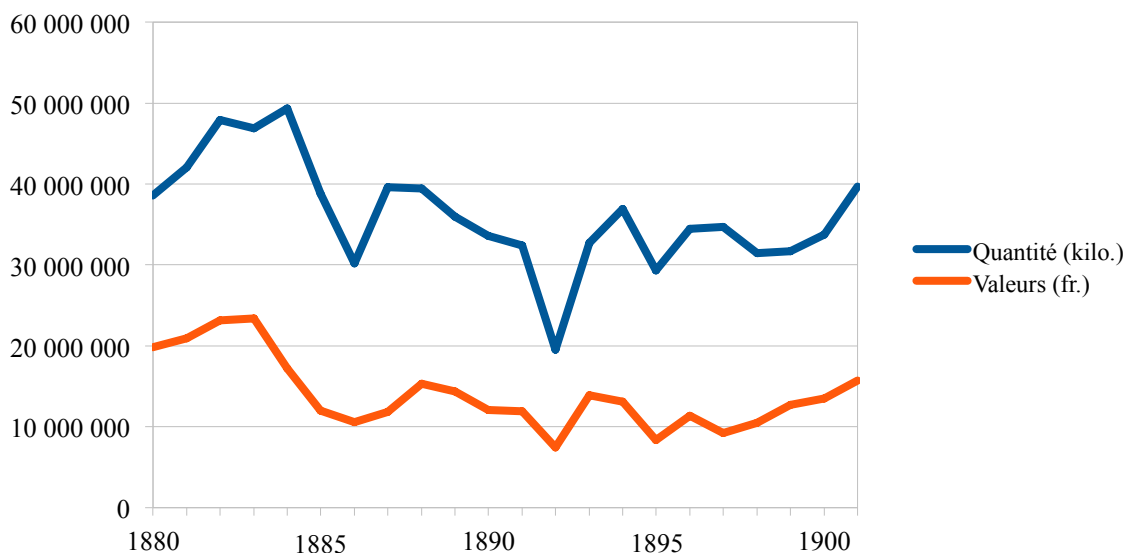
⁶⁷ A.-L. BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 37.

⁶⁸ E. TERREE-POTINO, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 310.

⁶⁹ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 264.

données importantes sur les quantités d'exportations et leurs valeurs, les éléments concernant la production interne en elle-même sont rares. De façon traditionnelle, ce sont donc les exportations qui ont été prises en compte par les historiens des Antilles pour analyser la production locale dans son ensemble. Nous prenons également ce parti.

1. Exportation de sucre de la Martinique (1880-1901)



Source : D'après l'annexe I

L'augmentation importante de la production sucrière mondiale a entraîné une crise de surproduction qui s'est déclenchée en 1883. Ses effets s'observent nettement en Martinique sur les données de 1884. Les prix de revente du sucre s'effondrent. Ainsi de 1883 à 1884 l'exportation martiniquaise augmente de 5% alors que le prix de vente global baisse de 27%. C'est le début d'une spirale de dépréciation économique qui dure jusqu'en 1886. Les exportations de sucre baissent de 36% de 1883 à 1886 alors qu'en parallèle le prix de revente global chute de 55%.

Paul Chemin-Dupontès se montre très critique sur les causes de cette chute vertigineuse. L'île connaît en effet au début des années 1880 une époque faste où la production s'écoule dans sa totalité et à bon prix. « Jamais la Martinique n'a été plus riche qu'à cette époque, et jamais aussi malheureusement elle ne fût moins économe. Tant au point de vue public, dans son budget et son administration, qu'au point de vue particulier, elle ne sut pas profiter d'un état de choses qu'elle croyait ne devoir jamais cesser, pour se constituer des réserves, pour s'outiller, pour se perfectionner. [...] Les usiniers ne surent pas aller étudier et introduire chez eux le matériel perfectionné qui fonctionnait dans d'autres pays et qui aurait pu les tirer d'embarras le jour où la concurrence deviendrait plus âpre »⁷⁰.

⁷⁰ P. CHEMIN-DUPONTÈS, *Les petites Antilles...*, op. cit., p. 215.

Plus largement, cette crise ne peut être comprise sans un détour par les questions juridiques qui encadrent le commerce de la Martinique.

Comme le souligne Bernard Petitjean Roget, « depuis 1814, et pendant toute la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, il ne se passe pratiquement pas une année sans modification de législation concernant les sucres »⁷¹. On ne peut isoler l'un pour traiter l'autre en raison des contraintes introduites. L'histoire du commerce aux Antilles peut être comprise comme un va et vient entre protectionnisme et libéralisme.

La Martinique, suite à l'abolition du Pacte colonial par la loi du 3 juillet 1861, complétée par un sénatus-consulte du 4 juillet 1866, s'est engagée sur la voie de l'autonomie commerciale. Les droits de douanes sont supprimés par le Conseil général pour les remplacer par un « octroi de mer » qui place sur un même pied produits français et étranger⁷². L'augmentation de la pression concurrentielle, à laquelle la Martinique ne parvient pas à faire face va marquer un retour au protectionnisme.

L'élargissement des marchés au niveau international, provoqué par la dynamique de la révolution industrielle aiguise la concurrence des produits sucriers. Cette dernière affecte très fortement la Martinique en raison de son économie de monoculture. Son manque de compétitivité lié à la cherté de son sucre lui est fatal.

Face à cette situation de surproduction, des États également touchés tels que l'Allemagne mettent en place une politique protectionniste. Ils subventionnent leurs sucres, afin de lui procurer un avantage concurrentiel sur le marché. En retour la France instaure, par la loi du 29 juillet 1884, un système de primes pour soutenir son économie sucrière. C'est le système dit du « déchet de fabrication ». La France s'engage dans l'impasse des primes. En effet elle n'est pas le seul pays à mettre en œuvre cette pratique et chacun permet ainsi à son sucre d'être artificiellement compétitif. Cette politique permet néanmoins à la production et à la revente du sucre de conserver une certaine stabilité jusqu'en 1892.

Une première brèche a été ouverte dans le libéralisme économique avec l'application des primes aux sucres. L'année 1892 marque un retour ferme au protectionnisme avec la mise en place de la réforme douanière par la loi du 11 janvier 1892. La colonie perd la compétence de fixer elle-même son régime douanier par la voix de son Conseil général. C'est l'assimilation douanière. Alain-Philippe Blérald constate que « la transition au capitalisme [...] ne correspondra pas à l'enclenchement d'un processus de développement autonome mais, au contraire, aggravera le degré

⁷¹ Bernard PETITJEAN-ROGET, « La question des sucres », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, *op. cit.*, p. 395.

⁷² L. VIGNON, *Les colonies françaises...*, *op. cit.*, p. 16.

de dépendance à l'égard de l'économie française et des marchés extérieurs »⁷³. Pour Terrée il s'agit d'un retour déguisé de l'ancien Pacte colonial⁷⁴.

L'application de la réforme douanière a un effet très prononcé sur la production et le commerce extérieur du sucre durant l'année 1892. En une année les exportations de sucre de canne chutent de 40% et dans le même temps le prix de revente global de 37%. Ces changements réglementaires semblent absorbés sans tarder puisque dès 1893 la production et les prix de ventes reviennent à un niveau comparable à 1891. Alain-Philippe Blérald observe que le nouveau régime douanier de 1892 répond à deux principes : d'une part il soumet toutes les importations étrangères à des droits de douanes identiques, d'autre part la circulation de tous les produits à l'intérieur de l'Empire est sous le régime de la franchise. « Protectionnisme à l'extérieur et libre-échange à l'intérieur de l'Empire, telles sont les composantes combinées par le régime de l'union douanière »⁷⁵. Les Antilles sont maintenant soumises en matière de douanes au même tarif général qu'en Métropole.

Les bouleversements de la crise sucrière et les effets de la réforme douanière, ne sont pas les seuls à marquer la production du sucre. Une importante sécheresse ravage la production de 1895 et les exportations de sucres chutent de 21% en une année.

Plus généralement, la baisse de production est marquée sur plusieurs années, du début de la crise en 1883 jusqu'à la fin du siècle. Il ne s'agit pas d'une baisse constante, il s'observe différentes phases dans cette chute économique. Une première période de 1883 à 1886 due à la surproduction, qui se résout en partie par l'installation du système des primes au sucre. Une seconde période de 1892 à 1895 qui sera marquée par la mise en place de l'union douanière à son commencement et frappée par la sécheresse de 1895 à sa fin. Une dernière période débute en 1900 pour s'achever en 1904. Cette dernière période marque une charnière dans notre étude car elle est fortement liée à l'éruption de la Montagne Pelée. Sa compréhension est peu nécessaire à ce stade de l'étude, elle est donc traitée plus loin.

Entre ces périodes de changements liées à des causes économiques extérieures, mais également aux conditions de production déplorables, les exportations et les prix s'équilibrent. Néanmoins si cette chute n'est pas constante, elle est bien marquée. Ainsi sur la large période de 1882 à 1899 les quantités de sucres exportés chutent de 34% tandis que la valeur des exportations de sucres chute de 50%. Cette baisse des prix de vente du sucre sur le marché impacte fortement la production de sucre en Martinique. Ce produit sucrier, élément moteur du commerce martiniquais, est également un élément essentiel de l'arrière-pays, de l'hinterland martiniquais. Cette crise en a

⁷³ A.-L. BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 37.

⁷⁴ E. TERREE-POTINO, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 311.

⁷⁵ A.-L. BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 49.

ainsi profondément modifié le visage. De 1888 à 1895 la surface cultivée de canne à sucre est passée de 23.089 à 10.116 hectares⁷⁶. Dans cette fin du XIXe siècle, c'est ainsi l'appareil productif de la Martinique qui se transforme.

3) L'industrialisation de l'appareil productif martiniquais

A travers la grande sucrière, un mouvement de transformation profond de l'économie martiniquaise débuté dans les années 1860 se poursuit. L'usine supplante l'habitation. « L'habitation-sucrierie, précédemment organisée en micro-système économique, perd son autarcie et devient partie de l'autre système technique et économique : l'usine centrale à vapeur, qui peut être définie comme un ensemble constitué d'une usine chargée de la transformation de la canne en utilisant la vapeur et alimentée par les cannes fournies par un groupe d'habitations »⁷⁷. Longtemps unité de production fondamentale de la vie économique martiniquaise, l'habitation-sucrierie produisant un sucre brut avec les cannes des terres qui lui sont rattachées, voit sa place remise en cause par l'apparition de l'usine.

Cette usine apparaît à la lumière des évolutions technologiques liées à la révolution industrielle. Napoléon III durant son règne favorise la transformation de l'industrie sucrière en l'incitant au développement de la vapeur. La création de la Société de crédit colonial en 1860 qui devient Crédit foncier colonial par décret du 31 août 1863 répond à cette logique de financement de la nouvelle industrie.⁷⁸

La logique de production des usines fait évoluer les habitations. De nombreux propriétaires exploitants de terres sucrières passent d'habitants sucriers à habitants adhérents. Ils ne produisent plus leur propre sucre, mais livrent leurs cannes à l'usine centrale. La première usine construite en Martinique est celle de la Pointe-Simon à Fort-de-France en 1847. Près de quarante ans plus tard, en 1890, l'île compte vingt et une usines à vapeur⁷⁹. Comme avant pour l'habitation-sucrierie, ce changement de procédé de production implique toujours la nécessité au sucre d'être raffiné. C'est ainsi que des ports comme Bordeaux, disposent de nombreuses raffineries de sucres coloniaux.

En Martinique, ces usines sucrières recouvrent différentes formes juridiques, notamment celles de la société par actions. Ces dernières composent les plus grosses usines de Martinique. Ainsi d'après les recherches d'Émile Eadie et Émile Bougenot, l'usine du Petit-Bourg, une de ces sociétés par actions, produit jusqu'à cinq millions de kilogrammes de sucre par année entre 1870 et 1890⁸⁰. Néanmoins si quelques usines centrales produisent d'importantes quantités de sucre, la

⁷⁶ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 234.

⁷⁷ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 137.

⁷⁸ A.-L. BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 113.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 140.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 139.

majorité d'entre elles sont plus modestes.

Le mouvement de centralisation de la production de la canne à sucre vers les usines n'a pas été immédiat. Il est le fruit d'un processus d'absorption progressif qui est accéléré par la crise sucrière. Ainsi Émile Eadie cite un rapport du fonctionnaire Jourgon de 1883 resté introuvable et qui fait mention de la répartition du traitement de la canne. Jourgon note que « 318.000 tonnes de cannes vertes étaient traitées par 200 petites sucreries, annexes des habitations et donnaient 19.000 tonnes de sucre brut, les usines (il y en avait alors 16) manipulaient 308.000 tonnes de cannes, en tirant 23.000 tonnes de sucre d'usine »⁸¹. On observe au rapport de ces faits que l'usine a un meilleur rendement puisque pour une quantité de canne similaire, les habitations produisent 19.000 tonnes de sucre contre 23.000 tonnes de sucre d'usine. Au demeurant ces deux sucres ne sont pas de même qualité. Malgré ces différences qualitatives et quantitatives sur le produit final, les quantités de cannes destinées aux usines et habitations sont relativement similaires avant 1883.

La mise en place du système des primes au sucre en 1886 en France, afin d'obtenir un avantage concurrentiel, marque une évolution notable dans l'industrie martiniquaise. Ce changement amène le gouverneur Noël Pardon à prononcer les mots suivants à l'assemblée locale lors du discours annuel d'ouverture de 1895 : cette détaxe « amena la transformation complète de notre industrie [...]. On ne voulut plus que faire du sucre d'usine, le seul qui se vendait en France. Cent vingt-cinq sucreries alors existantes disparurent pour faire place en partie à quatre grandes usines centrales [...] »⁸².

En parallèle de ce renouveau du protectionnisme, la crise sucrière entraîne en Martinique un véritable mouvement de concentration des terres et de la production. En effet, les habitations martiniquaises, qu'elles soient habitations-sucrières ou habitations-adhérentes, subissent la crise de plein fouet et éprouvent de grandes difficultés à écouler leur production. Cette situation entraîne une dévalorisation des terres sucrières qui encourage la constitution de grandes propriétés autour des usines centrales par acquisitions successives. La gestion des terres de l'habitation passe ainsi de la main de l'habitant à la main de l'usine. Des grands domaines se constituent ainsi.

A titre d'exemple l'usine du Galion, située à proximité de la Trinité et construite approximativement vers 1862-1863⁸³, se constitue un bassin de production de cannes par ces acquisitions⁸⁴. Antérieurement à la création de l'usine, ce qui ne s'appelle pas encore le domaine du Galion est constitué de deux habitations : l'habitation Galion et l'habitation Grands Fonds, respectivement de 278 et 146 hectares. Établie sur un domaine restreint lors de sa construction et

⁸¹ Rapport du fonctionnaire JOURGON de 1883, dans E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, op. cit., p. 172.

⁸² Cité du discours de Noël PARDON dans E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, op. cit., p. 172.

⁸³ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, op. cit., p. 139.

⁸⁴ Voir Christian SCHNAKENBOURG, « Note sur l'histoire de l'usine du Galion (Martinique), 1865-1939 », *Revue économique du Sud-Ouest*, n°1, 1978, pp. 45-72.

financée par un prêt contracté auprès de la Société du Crédit Colonial, l'usine se constitue un domaine agricole propre. Au début de l'implantation des usines en Martinique, leur alimentation se fait auprès des habitations alentours par le biais de contrats visant à garantir la fourniture de cannes. Ainsi l'usine de la Pointe-Simon s'alimente en cannes auprès des habitations entourant la baie de Fort-de-France⁸⁵. Certaines habitations participent à l'association en elle-même, tandis que d'autres constituent une clientèle que l'on peut considérer libre. La constitution d'un domaine agricole propre par l'usine du Galion lui permet à la faveur de la baisse de la valeur des terres sucrières, d'établir un domaine lui permettant son alimentation en canne. Ainsi en 1900 le domaine du Galion est constitué de quatorze habitations réparties autour de la baie du Galion et représentant 2.855 hectares de terres. Cet exemple illustre bien le mouvement de concentration des terres et de la production sucrière de l'habitation vers l'usine centrale qui est à l'œuvre dans la seconde moitié du 19e siècle.

Ce développement des usines en parallèle du décroissement progressif des habitations en Martinique ne doit cependant pas laisser penser que les usines se placent à l'abri de la crise sucrière. Leur mise en place, si elle résulte en partie des évolutions technologiques induites par la révolution industrielle, est aussi une réaction à la crise sucrière. L'avantage concurrentiel dans la production sucrière revient en effet clairement à l'usine et non à l'habitation. Cet avantage ne les soustrait pas pour autant à la pression économique. L'usine de la Pointe-Simon fait faillite en 1897 à l'image de cinq autres usines en cette fin de siècle. Afin de faire face aux nouvelles exigences économiques les usiniers vont faire évoluer leurs méthodes de production. Terrée estime ainsi que de 1882 à 1906 les coûts de production sont diminués par deux⁸⁶.

Par ailleurs, face aux difficultés que rencontre la production du sucre, les cultures de denrées secondaires connaissent un développement relatif. Cela concerne avant tout le café et le cacao dans ce dernier quart du 19ème siècle. Ces produits, ainsi que le coton notamment, ont occupé au XVIIIe et au début du XIXe siècle une place fondamentale dans les exportations de l'île. La conversion de la majorité des plantations à la canne au XIXe siècle leur a relégué une place absolument mineure.

Ces denrées concernent ainsi 3% de la valeur du commerce total avec la France en 1890, qui croît à 5,2% en 1900⁸⁷. Cette production est principalement celle de petits propriétaires, que les difficultés économiques contraignent à diversifier leurs sources de revenus. Néanmoins la plupart de ces petites productions dédiées à l'exportation restent très limitées. Ainsi le cumul des exportations de café, fruits frais, vanille, casse, campêche et autres produits, atteint difficilement 1% du total exporté de la Martinique⁸⁸. Cette culture reste en conséquence marginale comparée à la

⁸⁵ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 147.

⁸⁶ E. TERREE-POTINO, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 317.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 318.

⁸⁸ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, *op.*

canne et la culture vivrière. Cependant le cacao connaît un développement intéressant de sa production à la fin du XIXe siècle. Sa surface cultivée passe de 500 hectares en 1880, à 1500 en 1890 et 1750 en 1900⁸⁹. Il constitue en quelque sorte le seul autre plant de l'île en dehors de la canne à connaître un certain succès à l'exportation. Son importance reste néanmoins à relativiser face à la montée en puissance d'un autre produit d'exportation.

La seule diversification qui réussit en Martinique à cette période ne vient pas de la culture de plants différents, mais de l'intensification de la production d'un dérivé de la canne : le rhum. « Par définition, le rhum est le produit de la distillation du seul jus de canne, et la distillation de la mélasse donne le tafia. Mais d'une manière courante on a fini par confondre les deux appellations, et le qualificatif de rhum s'applique autant à la distillation du jus de canne qu'à celle de la mélasse »⁹⁰. Plusieurs qualités de rhums sont produites en Martinique, cependant celui exporté est le rhum industriel. Il tire son nom de sa fabrication dans des usines dédiées à cet effet à la différence du rhum produit dans les habitations.

Le bassin industriel de fabrication de rhum en Martinique émerge principalement dans la ville de Saint-Pierre, l'analyse de cette cité dans l'étude présente sera donc l'occasion de comprendre la mise en place de cette production alternative.

La transformation de l'appareil productif martiniquais, débuté dans les années 1860 sous l'effet de la révolution industrielle et accéléré par la « grande crise sucrière », est à l'origine de la configuration géographique des usines de l'île. Ces centres de production, pour permettre la revente de leurs produits, sont confrontés au cloisonnement de l'île par la terre.

B. Le cloisonnement terrestre de la Martinique

Le développement de la production sucrière en Martinique, avec la concentration des terres, participe au mouvement de répartition des usines sur l'île. La géographie de cette dernière est néanmoins à l'origine de nombreuses contraintes dans les communications internes. En effet le relief et les approches maritimes de la Martinique ne rendent pas les transports aisés. Les routes ne sont pas parvenues à désenclaver le territoire, et les tentatives d'établissement de voies de chemin de fer sont peu probantes.

1) Un relief et des approches maritimes contraignantes

La configuration géographique de l'arrière-pays de la Martinique contraint les déplacements des individus, l'établissement des communications, mais tout particulièrement en notre étude, le

cit., p. 28.

⁸⁹ E. TERREE-POTINO, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 318.

⁹⁰ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 255.

transport des marchandises. S'intéresser à l'activité économique de la Martinique et à l'arrière-pays de Saint-Pierre, c'est chercher à comprendre comment celui-ci se structure. En particulier ici, c'est tenter de saisir comment les marchandises transitent dans le territoire.

La carte réalisée permet de saisir dans sa globalité les contraintes du relief à la fois terrestre et maritime de la Martinique (annexe IX). La carte est enrichie des principaux lieux de production ainsi que des ports qui bordent ses côtes.

L'île dans sa partie Nord est dominée par la Montagne Pelée qui culmine à 1.397 mètres. Ce volcan occupe à lui seul tout l'espace de la partie septentrionale de l'île, de telle sorte que ses pentes fertiles descendent jusqu'à la mer. Néanmoins son relief est marqué tout à fait au nord de l'île, par d'immenses falaises plongeant en mer. Cela oblige ainsi toute liaison terrestre à gravir le massif sans pouvoir passer par la côte.

Mais le volcan dans sa partie ouest présente un aspect moins marqué. Ses pentes se terminent par quelques baies bordées de plages, tel que là où la ville de Saint-Pierre s'est développée.

Entre la Montagne Pelée et Fort-de-France, un massif montagneux très abrupt émerge. Ce sont les Pitons du Carbet. Ces montagnes au dénivelé très raide atteignent jusqu'à 1.196 mètres. Ils rendent particulièrement difficile les liaisons entre Fort-de-France et Saint-Pierre. La route de la côte Caraïbe n'existe pas encore, et c'est la difficile route de la Trace coupant par les Pitons du Carbet, qui doit être empruntée.

La partie centrale de l'île est marquée par une dépression autour de la baie de Fort-de-France. Celle-ci est bordée à l'est et au sud par une région qui, bien qu'accidentée par endroits, est d'un relief bien moins élevé qu'au Nord. Quelques monts dominant cet ensemble vallonné sans dépasser les 504 mètres à la montagne du Vauclin.

Cette configuration géographique de l'intérieur des terres, compose avec un relief des approches maritimes qui complexifie les communications.

La partie ouest de l'île est par la mer la plus hospitalière. La côte est élevée et bordée de nombreuses falaises, mais elle est saine s'agissant de ses fonds marins. Il y est néanmoins délicat d'y mouiller en raison de la descente très rapide des fonds. Seule la baie de Fort-de-France fait exception. Les côtes la bordant ont peu d'élévation. Et sa partie intérieure renferme des mouillages de qualité, une fois passé les larges bancs qui restreignent la navigation dans sa partie centrale.

La côte atlantique de la Martinique est bordée de petites falaises dans sa partie nord. Les hauts fonds débutent aux approches du havre de la Trinité. Les récifs forment devant cette commune une chaîne dans laquelle il existe quelques passes de dimensions variables. Dès lors que le vent fraîchi et que la mer vient s'y briser, la baie offre une étendue calme de mer en son sein.

De la partie sud de la Trinité jusqu'au Vauclin, une longue chaîne de récifs borde la côte. Quelques passes offrent la possibilité de pénétrer dans les abris sûrs que les récifs protègent. Passé le Vauclin, la ceinture de récifs disparaît et de nombreux brisants se rapprochent progressivement de la côte à mesure que l'on descend vers le sud.

Malgré les refuges qu'offre la côte est de la Martinique, celle-ci est dans son ensemble accidentée, constituée d'îlots, de récifs et d'écueils. Ils y rendent la navigation délicate à qui ne connaît pas les passages sûrs. Mais plus largement, déjà que peu évidente en temps ordinaire, la navigation en dehors de la protection qu'offre la barrière y devient dangereuse dès lors que la mer se lève. Les entrées et sorties des havres naturels sont alors particulièrement délicates.

La partie sud de l'île quant à elle, est marquée par de nombreuses aspérités qui couvrent la côte. Elles sont par endroits regroupées en bancs, mais existent également de façons isolées.

2) Un réseau routier peu efficient

Malgré les contraintes provoquées par le relief, le réseau routier de la Martinique est assez étendu. A la fin du XIX^e siècle le réseau de routes coloniales est composé de trente-et-une routes pour une longueur de près de cinq-cent kilomètres⁹¹. L'ensemble forme deux réseaux relativement distincts, l'un dirigé vers Saint-Pierre, l'autre vers Fort-de-France. Pour cette raison les deux réseaux ne communiquent pas de façon efficiente entre eux, si ce n'est par de petites routes sinueuses⁹². A cette époque la route qui relie directement Fort-de-France à Saint-Pierre par la côte Caraïbe n'existe pas. En plus de cela, de nombreux chemins vicinaux assurent au plus profond des terres la desserte des foyers de population.

La dénomination de « route » peut néanmoins être trompeuse dès lors que l'on s'intéresse à leur qualité. D'apparence étendue, l'état des axes n'est pas égal et de nombreuses parties des routes ne permettent pas d'effectuer des communications faciles et rapides. La lecture des témoignages de contemporains à ce sujet est éloquente.

Louis Garaud, fonctionnaire en Martinique (1889-1891) a livré un témoignage précieux en écrivant sur son séjour aux Antilles. Son ouvrage regorge d'anecdotes qui permettent d'appréhender la vie de la colonie en ce temps. Ainsi à l'occasion d'un déplacement en voiture à cheval de Fort-de-France à Gros-Morne, il rapporte les lignes suivantes : « La route est belle jusqu'à Saint-Joseph. De ce village au Gros-Morne elle est fort tourmentée, ravinée souvent par des pluies diluviales, sillonnées d'ornières, crevée de flaques d'eau, obstruée même par des éboulements de terre ou par la chute d'arbres que le vent jette au travers de la route »⁹³.

⁹¹ Louis HENRIQUE (dir.), *Les colonies françaises, notices illustrées, la Martinique*, Maison Quantin, 1889, p. 20.

⁹² T. AUBE, *La Martinique, son présent et son avenir, op. cit.*, p. 9.

⁹³ Louis GARAUD, *Trois ans à la Martinique : études de mœurs, paysages et croquis, profils et portraits*, Paris, A.

Les routes sont coupées au passage des ruisseaux, torrents ou rivières, sans que des ponts ne soient nécessairement installés, ne facilitant pas les liaisons terrestres. Cela est d'autant plus vrai pendant la saison des pluies, qui rend la terre impraticable sur une bonne partie du réseau⁹⁴.

Ces difficultés liées au relief et à l'environnement contribuent ainsi à rendre difficile l'exploitation des liaisons entre les communes. Ainsi dans *l'Annuaire de la Martinique* de 1908 le lecteur est informé que « plusieurs tentatives faites dans le but de relier entre elles par un service d'automobiles les différentes localités de l'île ont échoué, en raison du danger que présente pour les voyageurs le tracé défectueux des routes dont les courbes ont généralement un rayon trop faible. D'un autre côté, les différences considérables de niveau rendent nécessaire un moteur puissant et le mauvais état des routes détermine rapidement l'usure des caoutchoucs »⁹⁵. Ainsi les liaisons terrestres dans l'île sont effectuées avec des voitures à chevaux. Au moins cinq lignes régulières existent ainsi et desservent les principaux centres de population⁹⁶. Un certain nombre de marchandises transitent également par mulets.

Ces lignes, si elles permettent le déplacement des personnes et des informations, ne permettent que de façon très mineure d'assurer les échanges commerciaux. Ainsi la route coloniale n°6 qui relie Saint-Pierre à Basse-Pointe en passant par le Morne-Rouge situé proche des 500 mètres d'altitude, n'a qu'une fonction économique très limitée. Elle relie pourtant Saint-Pierre, cœur économique de l'île, avec le bassin de cannes important de la côte atlantique. Le caractère abrupt de la route est à l'origine de cette situation.

Ceux et celles qui ne peuvent circuler avec les rares moyens de transport collectifs pour des raisons financières ou parce qu'ils sont hors des axes sont ainsi astreints à la marche. Elle est le moyen privilégié d'une majeure partie de la population. Quand bien même lorsqu'il s'agit de transporter les marchandises légères entre la côte et l'intérieur directement sur des têtes humaines⁹⁷.

Afin de palier à ces difficultés qui restreignent la circulation des personnes et des marchandises, l'installation du rail est envisagée à plusieurs reprises.

3) Un réseau ferré fragmenté et confiné aux usines centrales

Dans les bouleversements majeurs qui affectent l'histoire des transports au XIXème siècle le chemin de fer occupe une place importante. La Martinique n'échappe pas à cette évolution technologique importante et des projets de doter l'île apparaissent dans la seconde moitié du

Picard et Kaan, 1892, p. 82.

⁹⁴ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 4.

⁹⁵ *Annuaire de la Martinique*, 1908, *op. cit.*, p. 12.

⁹⁶ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 341.

⁹⁷ Hearn LAFCADIO, *Esquisses martiniquaises*, Paris, Mercure de France, traduit de l'anglais par Marc Logé, 5e éd., 1924, p. 15.

XIX^{ème} siècle.

Le premier projet important d'établissement d'un chemin de fer à l'échelle de l'île est soutenu au début des années 1870 par Huc, notaire à Saint-Pierre. Avec l'aide d'un architecte de Saint-Pierre également, Massias, ils soutiennent l'idée d'un chemin de fer parcourant le nord de l'île. Cela de Saint-Pierre jusqu'à l'embouchure de la rivière Capot, située entre Basse-Pointe et le Lorrain. La volonté est de libérer le nord des contraintes géographiques et de rendre accessible le transport des produits de la canne afin de dynamiser l'économie.

Ce projet d'établissement d'une ligne de chemin de fer est resté sans suite mais il a eu le mérite majeur d'inscrire dans le débat public la problématique des voies ferrées, notamment au sein des instances représentatives martiniquaises. Ainsi Huc, à la recherche de financement pour la réalisation des études, a porté ses vues au Conseil municipal de Saint-Pierre le 14 juin 1872 puis à celui de Basse-Pointe le 2 juillet de la même année. Il a également porté son projet devant le Conseil général le 19 octobre 1872 par voie de pétition.

Il est délicat de donner à Huc la paternité exclusive de l'idée du chemin de fer en Martinique. L'époque est en effet témoin d'une certaine ardeur à couvrir la Terre de rails. Des projets voient ainsi le jour dans les années qui suivent en Martinique.

Le récit de ces premiers pas du rail à grande échelle en Martinique est donné par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Proszynski, en 1880, qui réalise une évaluation de l'opportunité économique, matérielle et financière d'un tel ouvrage⁹⁸. Un nouveau projet est développé quelques années plus tard sur la période 1884-1885 par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Duquesnay⁹⁹.

Sur une grande décennie la profusion des travaux réalisés sur l'opportunité de l'installation du chemin de fer en Martinique est conséquente. Les collectivités locales ont ainsi financé plusieurs études qui ont permis une littérature relativement abondante sur le sujet. Néanmoins des doutes importants sur la solvabilité d'un tel projet et son financement, n'encouragent pas les collectivités locales à s'investir dans la réalisation de ces voies. L'ingénieur Proszynski est ainsi très critique sur les prévisions financières réalisées par Huc¹⁰⁰. On peut penser que les derniers travaux réalisés par Jourjon disposent de plus de recul sur des possibilités réalistes d'installation du chemin de fer dans l'île.

Le déclenchement de la crise sucrière semble néanmoins mettre un coup d'arrêt aux études sur le chemin de fer. Celui-ci perd l'importance qu'il a dans le débat public. L'idée de tels travaux ne fait surface à nouveau qu'à l'occasion des discussions sur les projets de relèvement de l'île, au lendemain de la catastrophe de Saint-Pierre.

⁹⁸ B. PROSZYNSKI, *Chemins de fer à la Martinique*, op. cit., pp. 3-36.

⁹⁹ Voir BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, 19 p.

¹⁰⁰ B. PROSZYNSKI, *Chemins de fer à la Martinique*, op. cit., pp. 56-77.

Cependant si les projets d'établissement du rail à l'échelle de la colonie ne semblent pas avoir portés leurs fruits, cela n'empêche pas l'initiative privée de profiter des avantages technologiques apportés par la voie ferrée. Ainsi Emile Légier dans un ouvrage qu'il n'a pas été possible de consulter¹⁰¹ estime la longueur du réseau ferré en Martinique à 250 kilomètres en 1900¹⁰². Paul Chemin-Dupontès dans son ouvrage écrit en 1909 rapporte pour sa part une longueur de voie ferrée de 422 kilomètres¹⁰³. On doute que l'étendue du réseau double en si peu de temps. La vérification d'une telle donnée, rapportée par des contemporains de l'époque étudiée, est bien délicate à vérifier. On peut simplement en déduire l'utilisation déjà importante à cette époque du rail en Martinique.

Ce réseau ferré est celui des usines centrales qui permet notamment d'acheminer à l'usine la canne avant son traitement. L'usine de Lareinty du Lamentin semble être la première industrie de Martinique à disposer d'un réseau ferré, dont elle fait usage lors de sa première récolte en 1862¹⁰⁴. Ces voies ferrées sont le fruit de l'initiative des industriels locaux. Il leur permet de faire circuler les biens nécessaires à l'industrie, au sein de leurs propriétés, sous forme la forme d'un réseau en étoile débutant à l'usine. Les wagons sont tirés par locomotives ou traction animale et sont impropres au transport de personnes en raison de leurs dimensions.

L'action n'étant pas concertée à l'échelle de la colonie, les réseaux ferrés ne peuvent entrer en communication faute de propriétés techniques équivalentes, telles que l'espacement des rails. La majorité des usines font l'acquisition d'un réseau de chemin de fer. Il s'agit avant tout pour l'usine qui l'installe d'améliorer son outil, et d'obtenir par là un avantage concurrentiel. Ainsi en 1900 l'île comporte vingt réseaux différents¹⁰⁵.

La Martinique fait face à un réseau interne de communication délicat en raison des contraintes géographiques et environnementales. Malgré les espoirs soulevés, le développement du rail ne parvient pas à s'affranchir des contraintes de l'île. C'est alors la mer qui s'impose comme un espace de décloisonnement pour le transport en Martinique.

C. Le rôle de la mer comme espace de désenclavement de l'arrière-pays

Face aux contraintes terrestres induites par la configuration de l'île, la mer apparaît comme un espace de désenclavement en Martinique. La circulation des marchandises, personnes et informations sur l'espace maritime côtier permet l'émergence d'un réseau dont les ports constituent

¹⁰¹ Emile LEGIER, *La Martinique et la Guadeloupe, considérations sur l'avenir et la culture de la canne, la production du sucre et du rhum, et les cultures secondaires dans les Antilles françaises*, Paris, Bureaux de la Sucrierie indigène et Coloniale, 1905.

¹⁰² Rapporté par E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 165.

¹⁰³ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 181.

¹⁰⁴ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 165.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 163.

les nœuds de communications. Cet ensemble permet un désenclavement des aires littorales de la Martinique.

Dans cet ensemble Saint-Pierre occupe une place prépondérante. Elle concentre l'essentiel de l'activité maritime et commerciale de l'île. Le reste de la Martinique apparaît pour la ville comme étant son arrière-pays, son hinterland.

En pesant l'importance de Saint-Pierre, puis en s'intéressant à la frange littorale de la Martinique, on saisit le rôle fondamental de la mer dans l'activité de l'île. Cet espace maritime côtier n'est pas exempt de contraintes liées aux configurations environnementales. Dans leur rapport à la mer, les utilisateurs de cet espace ont donc co-construit leurs pratiques maritimes pour les adapter au territoire.

1) L'importance de Saint-Pierre comme port martiniquais

L'histoire de Saint-Pierre comme ville coloniale remonte au début de la colonisation française. C'est la première localité fondée en 1635, et le premier fort de Martinique y trouve place. Sa rade sans protection ouverte sur la mer des Caraïbes, laisse Saint-Pierre exposée aux attaques durant les longues guerres que la France et le Royaume-Uni se sont livrées sur ces mers. Cette situation la prive de son statut de centre administratif au profit de Fort-de-France¹⁰⁶. La cité s'est néanmoins affirmée comme ville commerciale majeure de Martinique, ce qu'elle représente toujours à la fin du XIX^{ème} siècle.

Les observateurs de l'époque sont unanimes à décrire Saint-Pierre comme la ville du commerce et à présenter les autres comme plus limitées. L'Annuaire de la Martinique lui-même décrit l'importance de cette hiérarchie en 1897 : « Presque tout le mouvement commercial de la colonie se fait par Saint-Pierre, principale ville de commerce. Les ports secondaires, au point de vue commercial, sont Fort-de-France d'abord, puis ceux bien moins importants de la Trinité, du Marin et du François »¹⁰⁷. Néanmoins dès lors que l'on cherche à corroborer cette information pour discriminer les ports entre eux, on bute sur les sources.

Ce qui peut exister en France métropolitaine comme le *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*¹⁰⁸, puis le *Tableau général du commerce et de la navigation*¹⁰⁹, dans lequel chaque port est détaillé avec son mouvement propre de navigation, n'existe pas en Martinique. Cependant il est possible à travers un faisceau d'indices, fondé sur des sources collectées, de rendre compte de la hiérarchie des ports.

L'étude du droit apporte des premiers éléments de réponse en ce qu'il autorise

¹⁰⁶ L. CHAULEAU, *Histoire antillaise...*, op. cit., p.55.

¹⁰⁷ *Annuaire de la Martinique*, 1897, op. cit., p. 66.

¹⁰⁸ *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*, 1883-1896.

¹⁰⁹ *Tableau général du commerce et de la navigation de la France*, 1897-1914.

progressivement les ports de l'île au commerce étranger¹¹⁰, en sus de leurs échanges avec la Métropole. Ces autorisations sont la représentation des politiques plus ou moins protectionnistes menées par les pouvoirs successifs. Ainsi l'article 11 des lettres patentes d'octobre 1727 n'ouvre que pour les cas de force majeure au commerce étranger les ports de Saint-Pierre, Fort-de-France et Trinité. Saint-Pierre est définitivement ouverte au commerce étranger par un arrêté du Conseil d'État du roi du 30 août 1784. Fort-de-France, la Trinité et le Marin sont ouverts à ce commerce par une instruction royale du 16 août 1814, avant d'être fermés par dépêche ministérielle du 20 mai 1817. Les ports de Fort-de-France et de la Trinité sont à nouveau ouverts par une ordonnance du 5 février 1826, suivi du Marin le 29 avril 1829. Le François est ouvert au commerce étranger par un arrêté local du 4 novembre 1847 approuvé au niveau du ministère. Au moment de notre étude ces principaux ports de Martinique sont ouverts au commerce étranger.

Deux hypothèses peuvent être émises. L'une est que ces ports désignés par le droit revêtent déjà une certaine importance pour que leur ouverture soit autorisée par l'autorité publique. On entend par là qu'une certaine activité maritime est nécessaire sur le lieu concerné. On n'ouvre pas une plage au commerce. L'autre est que les ports qui ont disposé de la plus large ouverture dans le temps, ont pu avoir un développement plus important. Cet aperçu historique met au jour que Saint-Pierre est justement le port ouvert au commerce étranger depuis le plus longtemps.

Cette importance de Saint-Pierre a déjà été soulignée dans des études antérieures. Ainsi, Léo Ursulet dans son étude sur la catastrophe de 1902, estime que Saint-Pierre couvre avant sa destruction probablement plus des trois quarts des échanges commerciaux de la Martinique¹¹¹. Il base ses considérations sur l'étude des droits de quais, dont il note que ses recettes sont dix fois supérieures à Saint-Pierre qu'à Fort-de-France. Cela alors même que les droits de quais sont un peu plus élevés à Fort-de-France. Cette estimation fondée sur les droits de quais est néanmoins à considérer avec prudence. En effet l'importante Compagnie Générale Transatlantique notamment est dispensée du paiement de ces droits.

Lucien-René Abenon dans son étude sur Saint-Pierre, complète la connaissance de l'importance du port. Faute de disposer du tonnage entrant et sortant de la ville, il se base sur les mouvements d'entrées et de sorties inscrits partiellement au *Journal Officiel de la Martinique*. Ces données sont corrigées à l'aide d'un coefficient pour pallier aux manques des archives. L'auteur reconnaît que c'est un élément grossier d'appréciation, mais inhérent à la documentation¹¹². Il établit ainsi sur la période de 1889 à 1897 que 476 de navires entrent chaque année à Saint-Pierre¹¹³.

Ces éléments mettent en évidence le poids de ce port en Martinique. Néanmoins il est

¹¹⁰ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 66.

¹¹¹ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 51.

¹¹² L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 11.

¹¹³ *Ibid.*, d'après « Tableau corrigé de l'arrivée des bateaux à Saint-Pierre », p. 70.

intéressant de saisir la place que Saint-Pierre occupe au sein de la Martinique à la fin du XIXe siècle.

A défaut de pouvoir comptabiliser les mouvements des navires, nous émettons l'hypothèse que l'administration locale s'est organisée de façon à pouvoir répondre aux besoins de la navigation et du commerce. Une étude de l'organisation administrative, par l'étude quantitative du nombre d'agents selon leurs fonctions et leurs localisations met au jour la prépondérance de certains ports. La date retenue pour la comparaison est 1897, soit cinq années avant la destruction de Saint-Pierre. Elle permet de saisir les rapports peu ou prou comme ils le sont au jour de la destruction de 1902 (tableau 3).

3. Répartition des fonctionnaires par fonction et par localisation (1897)

		Douaniers (1)	Officiers de port	Pilotes
1897	Saint-Pierre	17	2	3
	Fort-de-France	5	1	2
	Trinité	1		1
	François	1		1
	Marin	1		1
	Vauclin			1

(1) Seuls les postes de douaniers sédentaires affectés dans les bureaux de contrôle des villes ont été retenus.

Source : D'après *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1897.

Les douaniers étant des agents d'État affectés au contrôle de l'économie, dans le but de percevoir des taxes notamment, il nous a semblé que leur présence ou leur absence dans un lieu peut être un indicateur pertinent des points de concentrations du commerce.

Les douanes sont réparties en deux grandes entités : le service sédentaire et le service actif. Le service actif comprend notamment les douaniers mobiles affectés à la surveillance des côtes, où la contrebande est notable. Ces derniers sont souvent en déplacement et rendent donc mal compte de l'importance particulière d'un lieu ou d'un autre, à l'échelle de la Martinique. En conséquence notre étude est fondée sur le personnel du service sédentaire affecté dans les bureaux de chaque commune.

Il en ressort qu'en 1897, dix-sept douaniers sédentaires sont affectés au bureau de Saint-Pierre, contre cinq à celui de Fort-de-France. Les autres ports de la colonie ouverts au commerce étrangers que sont le François, le Marin et Trinité ne disposent que d'un douanier sédentaire affecté. Au vu de ces comparaisons le plus grand mouvement commercial semble être traité à Saint-Pierre. Fort-de-France n'est pas en reste mais est néanmoins très nettement derrière la grande ville du nord.

L'étude du service des Ports et rades de la colonie est également clivante. Le prisme est ici différent en ce que le douanier a une optique liée au mouvement du commerce, là où les personnels du service des ports et rades sont plus spécifiquement liés au mouvement de la navigation. Les deux

données nous paraissent donc complémentaires. Dans ce service nous n'avons retenu que les officiers de port et les pilotes de la colonie. Le nombre d'officiers de port et leur répartition confirment l'importance de Saint-Pierre avec deux personnels, mais également l'attention portée à Fort-de-France qui en dispose d'un. Cela ne semble pas surprenant dans la mesure où Fort-de-France concentre un certain nombre d'activités liées à la mer, tel qu'un bassin de radoub et la marine de guerre. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Par ailleurs, le nombre de pilotes de la colonie laisse – une fois de plus – apparaître Saint-Pierre en tête avec trois personnels. Fort-de-France suit néanmoins de près avec deux pilotes. La différence entre Saint-Pierre et Fort-de-France ne se constate donc pas ici comme elle pouvait l'être avec les douaniers. A l'image des officiers de port, le nombre de pilotes affectés à Fort-de-France laisse apparaître un rôle maritime que l'on ne peut pas considérer comme négligeable. Le nombre de pilotes dans les autres villes de la colonie est délicat à interpréter. En effet au vu de la configuration des côtes un pilote qualifié est indispensable. Ces petits ports en dispose donc tous d'un, mais ce chiffre unique ne semble pas permettre de point de comparaison. Tout au plus il souligne que ces villes ont une fonction maritime établie et reconnue en Martinique.

Le bilan de cette étude de la répartition de ces fonctionnaires par fonction et par localisation laisse donc apparaître une situation tout en nuances. Si l'importance commerciale semble aller droit à Saint-Pierre, Fort-de-France, bien que loin derrière, n'est pas en reste en comparaison des autres ports de la colonie. Cependant là où l'importance commerciale laisse peu de doutes, le rôle maritime des villes reste à préciser. Saint-Pierre reste première mais la fracture n'est pas aussi nette entre les différents ports. Cette étude organisationnelle ne semble pas pouvoir en dire plus, mais elle permet de mettre en lumière autant de différents aspects dont la compréhension est nécessaire.

La vision de l'ingénieur Duquesnay en 1883 est qu'il y a une certaine répartition des rôles entre les ports de Fort-de-France et de Saint-Pierre : « la rade foraine de Saint-Pierre recevant les bateaux de commerce, le port militaire de Fort-de-France abritant sûrement les escadres et les paquebots »¹¹⁴. C'est également l'intime conviction de Lucien-René Abenon, qui utilise des sources différentes, lorsqu'il affirme que « le rôle portuaire de Saint-Pierre est très différent de celui de Fort-de-France »¹¹⁵ avec les mêmes arguments.

Cette importance de Saint-Pierre comme port se confirme avec l'exploitation d'une archive de la douane en provenance des Archives départementales de la Martinique¹¹⁶. Par comparaison du total des mouvements de la navigation de l'île, avec les droits de la navigation perçus par port, nous sommes parvenus à établir la répartition approchée du trafic de chaque port de l'île sur la période

¹¹⁴ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 2.

¹¹⁵ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 85.

¹¹⁶ ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

1897-1899. Le détail de la méthode employée, ainsi que les précautions méthodologiques que nous avons prises sont exprimées dans l'annexe II. Ces données permettent de mettre clairement au jour la répartition des mouvements maritimes des différents ports de la colonie (tableau 4).

4. Moyenne du trafic entrant par port (1897-1899)

	Saint-Pierre	Fort-de-France	Trinité	François	Marin
Moyenne	58,67%	33,95%	4,85%	1,44%	1,08%

Source : D'après l'annexe II.

Les résultats de ce travail confirment l'importance de Saint-Pierre au regard du trafic cumulé de toute la Martinique. La ville du Nord représente ainsi 58,67% du trafic entrant sur la période 1897-1899. Fort-de-France n'est néanmoins pas un port négligeable, puisqu'à elle seule la ville concentre 33,95% des mouvements entrants sur la même période. La Trinité n'apparaît qu'à 4,85% du total, néanmoins devant les ports du François et du Marin qui n'attirent qu'une part minime du trafic entrant.

Au terme de cette analyse combinant une approche juridique, organisationnelle mais aussi quantitative, on mesure l'importance des différents ports de la colonie dans le trafic maritime. Ce faisceau d'indices relevés permet de mettre en avant deux ports principaux : Saint-Pierre et Fort-de-France. Ils sont très clairement au-dessus des autres ports de la colonie.

Chercher à déceler sur quel point de la côte s'exerce la plus grande partie de la navigation, c'est mettre au jour le centre de gravité de l'activité maritime et commerciale en Martinique. Saint-Pierre constitue ainsi le port majeur de la Martinique, dont le reste de l'île s'organise et se structure comme son arrière-pays. C'est un arrière-pays dans lequel, nous l'avons vu, les contraintes sont nombreuses et dans lequel la circulation maritime dans son espace maritime côtier tient un rôle particulier.

2) *La complémentarité du transport côtier pour la circulation des personnes et des informations*

La circulation de l'information dans l'île par la voie du service postal est particulièrement révélatrice du rôle de la mer comme espace de décroisement. En effet seules Fort-de-France et Saint-Pierre sont reliées par un câble télégraphique¹¹⁷. Cette circulation est alors en majeure partie assurée par des moyens mixtes qui transportent à la fois le courrier et les passagers, à la fois par la terre mais également par la mer.

Une partie importante du service postal est assurée par la voie terrestre à travers un service de voitures à chevaux qui empruntent quatre lignes différentes. Ces voitures emportent également

¹¹⁷ AUBE, *La Martinique, son présent et son avenir*, op. cit., p. 13.

des passagers. Ces lignes permettent la desserte de parties majeures de l'île, sans cependant en couvrir l'intégralité.

En complément à ce réseau terrestre, l'utilisation de la voie maritime complète la desserte. Un service de canots-poste complète le réseau à travers deux itinéraires. Une embarcation relie ainsi Fort-de-France aux Anses-d'Arlets une fois par jour. Un service de deux embarcations dessert la ligne Fort-de-France aux Trois-Ilets une fois par jour également. Ces canots-poste sont des embarcations à voile de petites tailles et servies par un faible équipage. Ces canots semblent être le seul moyen spécifiquement affecté à un service postal de la colonie.

Mais au-delà du cheval et de la voile, la vapeur est également mise à contribution pour la desserte postale. Ainsi la colonie utilise le service de la Société de yachts à vapeur de Fort-de-France, appartenant à Salleron et Clerville-Bellevue, pour desservir le pourtour de la baie de Fort-de-France¹¹⁸. Deux allers et retours par jour sont ainsi réalisés entre Fort-de-France et le Lamentin, et de la même façon entre Fort-de-France et le Petit-Bourg. Ce réseau de vapeur transporte par la même occasion des passagers.

Une des lignes les plus connues est celle qui relie Saint-Pierre à Fort-de-France deux fois par jour¹¹⁹, transportant courriers et passagers. C'est la compagnie Girard qui met en œuvre les vapeurs qui arment cette ligne. Ce sont d'ailleurs les plus gros navires à vapeur en fonction dans l'île. Le second itinéraire de la compagnie, moins connu car desservant des foyers de population plus restreint, joue néanmoins un rôle important. Il dessert de Saint-Pierre au Marin avec escales à Fort-de-France, Anses-d'Arlets, Poirier et Sainte-Anne. Si les Anses-d'Arlets sont déjà desservies par le service des canots-poste, ce n'est pas le cas des autres communes qui sont par ailleurs non desservies par le système des voitures terrestres. Ces communes éloignées du sud de l'île sont d'un accès particulièrement chronophage par la terre. Elle sont donc reliées aux grands centres de peuplement par la mer, que cela soit pour le déplacement des individus ou la poste.

Le nombre de rotations des moyens de transports de passagers et postaux laisse apercevoir l'intensité des échanges entre les différents points de l'île. En 1883, l'ingénieur Duquesnay alors qu'il présente une étude sur l'intérêt du chemin de fer en Martinique, avance déjà le nombre de 250 voyageurs journaliers uniquement pour les services de bateaux à vapeur¹²⁰.

La délivrance du courrier joue un rôle économique important dans l'île en permettant l'information des différents acteurs du commerce. L'étude de la correspondance commerciale de l'usine du Petit-Bourg permet de s'en rendre compte. Comme ici à l'occasion d'une lettre desservie par voie maritime à l'usine. Le commissionnaire Borde & Fils, qui représente l'usine à Saint-Pierre

¹¹⁸ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 339.

¹¹⁹ *Loc. cit.*

¹²⁰ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 6.

en 1897, demande à l'administrateur de l'usine Simon Hayot de préparer les marchandises en vue de leur exportation en prévision de l'arrivée d'un navire¹²¹.

Mais au-delà de la correspondance d'individus à individus, le service postal permet la diffusion des journaux dans l'île. Bon nombre de ces journaux contiennent une rubrique commerciale, où les dernières nouvelles des arrivées et départs de marchandises sont inscrites.

Au final, on observe le rôle complémentaire des liaisons maritimes dans le transport des personnes et des informations en Martinique à la fin du XIXe siècle. S'il n'est pas exclusif dans la mesure où une partie importante du trafic est assuré par voie terrestre à travers le service des voitures, il décroïssonne néanmoins l'île d'une partie non négligeable de ses contraintes naturelles. Notamment, l'axe fondamental qui relie Saint-Pierre à Fort-de-France est assuré en majeure partie par la mer. Les parties sud-ouest et sud-est de l'île, des Anses-d'Arlets au Marin, sont également couvertes par le transport maritime. L'isolement du Marin face aux villes majeures que sont Saint-Pierre et Fort-de-France, ainsi que le relief allongeant les délais de communications vers les Anses-d'Arlets, permettent au transport par la mer de mettre à une portée d'heures ces lieux enclavés.

3) La rôle fondamentale de la mer dans le transport littoral des marchandises

Hormis les petits colis transportés par le service postal, les marchandises empruntent des moyens différents. Là où le transport des personnes par voie terrestre n'est pas toujours évident en raison de l'état des routes et des contraintes saisonnières liées aux pluies, le transport de charges lourdes est réellement délicat par voie de terre. Ainsi le cabotage joue un rôle important dans l'île pour le transport des biens.

De nombreuses d'embarcations de petites tailles transportent ainsi les marchandises d'un point à l'autre de l'île. Le mouvement le plus important englobe la chaîne de production de la canne et de ses produits dérivés.

Ces flux englobent ainsi toutes les étapes de production. Paul Chemin-Dupontès rapporte que lorsque la configuration de l'usine et des terres plantées qui l'entourent permettent un accès facile à la mer, ne rendant pas nécessaire l'utilisation de wagonnets par exemple, la canne peut être amenée à l'usine par le littoral¹²².

De façon générale les éléments permettant d'étudier ce cabotage sont très limités. C'est une problématique qui a déjà été soulevée par des contemporains de l'époque lorsqu'ils cherchent à établir la densité du trafic pour étudier l'intérêt du chemin de fer en Martinique¹²³. Ainsi même les douanes qui sont parmi les seules à tenir des statistiques sur le trafic maritime, rendent compte de

¹²¹ FC UPB, 215, Borde et ses fils, 23 août 1897.

¹²² P. CHEMIN-DUPONTÈS, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 235.

¹²³ B. PROSZYNSKI, *Chemins de fer à la Martinique*, *op. cit.*, p. 13.

l'absence de données sur le trafic des pirogues ou des gros-bois¹²⁴. Si ces deux derniers types d'embarcations ne sont pas les seules à caboter, on ne peut pas leur négliger une certaine importance¹²⁵.

Une photographie d'un auteur anonyme, en provenance de l'École coloniale et conservée aux ANOM, met en évidence ce cabotage (photographie 1). Cette photographie prise depuis le rivage de Sainte-Marie, présente au premier plan un ponton équipé de rails, permettant de rapprocher par chariot les marchandises aux bateaux avant leur embarquement. Le relief en arrière-plan à droite est caractéristique de la côte nord-est de l'île. A sa gauche, des navires au mouillage attendent de pouvoir embarquer ou débarquer leurs cargaisons. Ce sont des embarcations de tailles réduites pour la plupart, dont le rôle premier est de caboter autour de la Martinique.

Au-delà de ces observations, certains contemporains de l'époque ont réalisé des évaluations de ce cabotage. En les recoupant avec d'autres données, il est envisageable d'appréhender quantitativement les flux en place à la fin du XIXe siècle. Un recoupage qualificatif permettra de mettre en évidence les moyens utilisés.

1. Rivage de Sainte-Marie (~1900)



Source : ANOM 8Fi48/95

¹²⁴ Imposante barque non pontée disposant de deux mâts, grée de voiles similaires aux voiles latines. Son équipage se limite à quelques marins. Sa faible vitesse se double d'une tenue de mer assez médiocre.

¹²⁵ B. PROSZYNSKI, *Chemins de fer à la Martinique, op. cit.*, p. 13.

Les études menées pour l'établissement du rail en Martinique sont particulièrement prolifiques sur les échanges de marchandises. En cherchant quel intérêt peut avoir le train, les rédacteurs des projets cherchent à comprendre la nature du transport local ainsi que les quantités en jeu.

En remontant le fil de l'histoire jusqu'au début des années 1870, l'étude menée par le notaire Huc apporte de premiers éléments. Il s'agit d'établir une voie ferrée dans le nord de l'île¹²⁶.

Huc dans ses notes écrites en novembre 1873, précise qu'un an plus tôt l'exportation de sucre a été de 39.699 tonnes. Sur ce total 15.610 tonnes ont été embarquées directement aux usines sans passer par Saint-Pierre. Par déduction, c'est donc 24.088 tonnes de sucre de Martinique qui sont acheminées à Saint-Pierre avant exportation. C'est cette dernière fraction à laquelle nous pouvons nous intéresser pour tenter d'éclairer le cabotage insulaire. Cette donnée contient cependant la part des lieux de production alentours de Saint-Pierre, dont la portion n'est pas connue. L'étude du cas de Basse-Pointe, par comparaison des années 1870 et 1872, pour lesquelles nous possédons des données qui se complètent, permet d'appréhender la diversité des moyens de transports empruntés pour acheminer le sucre à Saint-Pierre.

La stabilité de la production au début des années 1870 permet de tenter d'extrapoler les résultats sur plusieurs années. Bien plus que la précision des statistiques ainsi produites, la mise en avant de tendances est recherchée. Que le lecteur nous en excuse, les matériaux disponibles ne permettent pas de s'attacher à une plus grande finesse des résultats.

Le total des exportations de sucre entre 1870 et 1872 est relativement similaire, soit respectivement 38.251 et 39.699 tonnes¹²⁷. Nous prenons l'hypothèse que le ratio entre le sucre embarqué directement à l'usine, ainsi que le sucre envoyé à Saint-Pierre avant exportation, est similaire entre 1870 et 1872. En effet la pratique semble établie que la plupart des usines, au contraire des habitations, expédient directement le sucre depuis le lieu de la production, sans le faire transiter par Saint-Pierre.

Basse-Pointe ne possède pas d'usine avant 1890¹²⁸. Cette ville expédie donc très certainement la plus grande partie de son sucre vers Saint-Pierre. Le service des douanes de Saint-Pierre annonce qu'approximativement 4.379 tonnes de sucre en provenance de Basse-Pointe sont arrivées en 1870. Huc complète ces données en obtenant auprès du maire de Basse-Pointe que près de 4.201 tonnes de sucre¹²⁹ ont été transportées en 1870. Ce dernier est effet aussi propriétaire des pirogues qui assure la liaison entre cette dernière ville et Saint-Pierre. Ces pirogues ne sont pas

¹²⁶ Notes de Huc écrites en novembre 1873 et rapportées dans B. PROSZYNSKI, *Chemins de fer à la Martinique*, *op. cit.*, p. 13.

¹²⁷ Tableau de statistique commerciale de la colonie, *Annuaire de la Martinique*, 1913, *op. cit.*

¹²⁸ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 139.

¹²⁹ Huc indique 7001 boucauts de sucre, dont il précise que cette mesure équivaut ici à 600 kilogrammes, donnée retenue pour l'estimation.

comptabilisées pas les douanes. Nous avons donc au total environ 8.580 tonnes de sucre qui quitte Basse-Pointe en 1870, pour rejoindre Saint-Pierre par voie de mer avant exportation.

Les données paraissent à prendre avec précaution. Avec environ 8.580 tonnes de sucre expédié de Basse-Pointe vers Saint-Pierre, pour un total de 24.088 tonnes exportées depuis Saint-Pierre, nous avons un ordre de grandeur d'un tiers du sucre exporté depuis Saint-Pierre produit par Basse-Pointe pour l'année 1870. De même à l'échelle de la colonie 1/5 du sucre exporté proviendrait de Basse-Pointe.

Ces données – parcellaires nous le réaffirmons – ainsi que les quantités annoncées par Huc sont sans doute gonflées. L'auteur y a sans doute tout intérêt pour défendre son projet de chemin de fer. Malheureusement les archives des douanes de Saint-Pierre ayant été détruites dans la catastrophe de 1902, il n'est pas possible de vérifier les quantités annoncées.

Ce qui ressort de cette étude de cas sur Basse-Pointe n'est donc pas la précision des données. Néanmoins là où la justesse manque, la tendance s'exprime. Il ressort que les usines sucrières semblent avoir assez rapidement privilégiées une exportation des quais de leur industrie, là où la tendance précédente était l'acheminement du sucre vers Saint-Pierre avant exportation. Les habitations, qui sont encore nombreuses à cette période, préfèrent encore expédier leur sucre vers Saint-Pierre pour l'exportation. Cette différence apparaît liée aux différences considérables de volumes de production des unes et des autres. L'usine réalise donc des économies d'échelles en faisant embarquer son sucre directement sur son front de mer.

Ce cabotage insulaire réalisé depuis Basse-Pointe est intéressant à plusieurs titres. En termes de quantité d'une part et de qualité d'autre part. Il confirme le rôle de la mer en Martinique comme un espace de décloisonnement, là où l'acheminement par la terre est particulièrement délicat dans certaines aires de l'île. Basse-Pointe en fait partie. Bien que l'on ne puisse pas se fonder avec certitude sur les quantités avancées par Huc, ce sont tout de même plusieurs milliers de tonnes de sucre qui voyagent de cette façon. A la fois sur des embarcations légères de type pirogues, mais également sur des embarcations plus lourdes. Il ne s'agit donc pas d'un phénomène mineur.

Cette étude de cas bien qu'antérieure à notre analyse en elle-même est d'un intérêt certain. Peu de sources de ce genre sont disponibles, et malgré un léger décalage temporel, les méthodes employées restent d'actualité à la fin du XIXe siècle.

Cette vision du cabotage est confirmée dix ans plus tard par l'ingénieur Duquesnay des Ponts et Chaussées lorsqu'il écrit son étude sur l'intérêt du chemin de fer de Martinique¹³⁰ en 1883. Diverses embarcations y sont décrites telles que des petits caboteurs et « des bateaux plus

¹³⁰ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 6.

primitifs »¹³¹. L'auteur fait sans doute références aux pirogues, mais également aux chalands remorqués par des yachts. L'ingénieur apporte le témoignage de l'introduction de la vapeur dans les moyens de cabotage. L'ensemble de ces moyens transportent 17.000 tonnes de sucre, principalement à destination de Saint-Pierre, soit moins que les 24.088 tonnes données par Huc en 1872. Cet écart ne paraît pas disproportionné du fait de l'augmentation du nombre d'usines dans l'île, réduisant par conséquent les quantités de sucre expédiées à Saint-Pierre. Mais Duquesnay apporte aussi que 15.000.000 de litres de mélasses ou tafias sont transportés par cette voie. Et que ces mêmes navires apportent en retour 20.000 tonnes de marchandises diverses de Saint-Pierre vers les autres villes et bourgs de l'île.

L'ingénieur Duquesnay confirme donc l'importance du cabotage dans l'île et le rôle de concentration du réseau maritime de Martinique vers Saint-Pierre.

4) La façade maritime non portuaire et son rôle de rupture de charge

On trouve en Martinique, au-delà des ports déjà étudiés, tout un ensemble de lieux où s'opèrent une rupture de charge de la terre vers la mer et inversement. Ces bourgs ont une importance notable pour le commerce de Saint-Pierre, il convient donc de mieux saisir leurs particularités.

Un aspect de la navigation dans l'île peu abordé mais néanmoins non négligeable est la navigation fluviale. Une notice de 1889 présente deux canaux principaux : celui du Lamentin et celui de la Rivière-Salée qui sont navigables en toutes saisons. Néanmoins l'île comprend un total navigable estimé à quatorze kilomètres¹³². S'ils servent principalement au passage des pirogues et autres gabarres pour le déchargement de diverses marchandises, certains canaux sont mêmes parcourus par des vapeurs, comme ceux au départ de Fort-de-France qui font la liaison avec les villes du fond de la baie. Ces canaux ne doivent néanmoins pas induire le lecteur erreur. Ils s'agit pour beaucoup d'entre eux de simple cours d'eau où seule des embarcations à très faible tirant d'eau peuvent se mouvoir.

Cependant, au-delà du fluvial, c'est la mer qui assure le transport du courrier et des personnes dans l'île. Ces liaisons diminuent le temps de trajet et sont d'une relative sûreté pour de nombreux points de l'île. Ce constat se retrouve pour le transport des marchandises. A cela près que s'ajoute la contrainte de charge. D'importantes quantités de marchandises ne peuvent être transportées que par voie maritime. Après donc s'être intéressé à la nature et l'importance des flux autour de l'île, il est nécessaire de comprendre comment s'effectue la rupture de charge de ces flux sur la côte.

¹³¹ *Ibid.*, p. 6.

¹³² L. HENRIQUE (dir.), *Les colonies françaises, notices...*, *op. cit.*, p. 21.

Sur les littoraux desservis par les vapeurs à passagers, des quais permettent aux navires de s'approcher des communes pour assurer le service. Des usines littorales procèdent également de la même façon pour transborder leurs marchandises. Celle de la Pointe-Simon à Fort-de-France dispose ainsi de son appontement sur pilotis où la canne, après avoir été amenée par des chariots sur rails, est déchargée sur des canots à fond plat avant d'être remorquée par de petits vapeurs¹³³. Si certaines comme l'usine de la Pointe-Simon ont leur quai privé, de nombreuses communes ont des quais communaux comme Trinité, Sainte-Marie, Robert, François, Vauclin, Marin, Sainte-Luce, Fort-de-France et Saint-Pierre¹³⁴. Nul doute que les petites pirogues qui parcourent les côtes pour assurer le transport de passagers et de marchandises à la demande empruntent ces quais. Néanmoins estimer leur importance est extrêmement délicat. Ces liaisons ne laissent pas de traces dans les archives comme peut en laisser l'installation d'une ligne régulière subventionnée.

La venue dans les petits ports et les anses des côtes des navires qui chargent directement aux usines, sans passer par Saint-Pierre, donne lieu à des scènes instructives. L'accès aux petits ports de la Trinité, du François et du Marin permet à des navires plus volumineux que de simples caboteurs de mouiller dans des zones calmes. Cela malgré le fait que leur accès soit bien plus délicat que les ports de Saint-Pierre et Fort-de-France. Nombre d'entre eux ne peuvent accoster directement sur des quais construits. Dans leur ensemble ces quais ne permettent que d'y accoupler de petites embarcations qui vont directement charger ou décharger la marchandise le long du bord. Ces manœuvres sont d'ailleurs régulées par l'autorité publique. Ainsi lorsque les navires se passent des ports en se rendant directement aux usines, une autorisation de la douane est nécessaire¹³⁵.

Dans l'ensemble les usines semblent s'être assurées les moyens de transborder la marchandise à la hauteur des quantités produites. Cependant le transport vers Saint-Pierre des petites productions en provenance des littoraux difficilement accostables, donne lieu à des témoignages illustrant les difficultés rencontrées. « Une petite embarcation s'approche avec infiniment de précaution de la côte, et jette l'ancre dans la baie, à quelques centaines de mètres au delà des brisants. C'est ce qu'on appelle ici une pirogue ; sa coque est longue et étroite, elle a deux mâts et pas de pont. Son équipage se compose généralement de cinq hommes, et elle peut porter trente tonnes de tafia. [...] À l'appel de la conque, des chariots descendent à la côte, accompagnés de jeunes gens de couleur qui courent à côté des mules. Chaque chariot décharge un certain nombre de barils de tafia, et simultanément les jeunes gens se dévêtent. [...] Chaque homme prend un baril de tafia, le pousse devant lui dans les brisants et puis se met à nager vers la pirogue, toujours poussant le baril. [...] À mesure que le nageur s'avance, il reste le plus près possible de son tonneau de façon à pouvoir le pousser en avant de toutes ses forces contre chaque brisant successivement, l'obligeant

¹³³ L. GARAUD, *Trois ans à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 202.

¹³⁴ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 168.

¹³⁵ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 66.

ainsi à plonger à travers les vagues. [...] Quand tout va bien, l'homme et le tonneau disparaissent tous deux une vingtaine de fois avant d'atteindre la région des grandes vagues ; après quoi le reste du voyage n'est qu'un jeu. Les marins de la pirogue abaissent des cordes que le nageur fait passer sous le tonneau qui est ensuite hissé à bord. »¹³⁶

A la lueur des éléments de notre recherche le constat est qu'une grande diversité de moyens sont employés. La voile côtoie le vapeur dans différentes fonctions. De frêles pirogues alimentent Saint-Pierre en marchandises des usines, comme de plus gros caboteurs. De nombreuses usines expédient directement leurs produits depuis les pontons de leur industrie, tandis que d'autres privilégient l'acheminement à Saint-Pierre.

Ainsi l'hypothèse d'Émile Eadie selon laquelle l'organisation maritime et commerciale n'est pas basée sur un important trafic en provenance et au départ de Saint-Pierre, ainsi que de Fort-de-France, mais au contraire sur des livraisons et des embarquements sur les lieux de production, apparaît à relativiser¹³⁷.

Malgré la diversité des flux et des vecteurs maritimes de l'île, il s'inscrit néanmoins certaines régularités des pratiques que l'on peut interpréter comme liées aux contraintes maritimes de l'île.

5) La co-construction des pratiques maritimes avec les contraintes impliquées par l'environnement

L'étude de la géographie contraignante de la Martinique met en avant la façon dont les acteurs ont mis à profit la mer pour assurer les liaisons dans l'île. Néanmoins la mer n'est pas un espace libre exempt de contraintes. L'étude de l'impact de l'environnement maritime martiniquais sur les navires et la navigation en est particulièrement révélatrice.

Il ne s'agit pas de s'intéresser à la technique navale en elle-même. Ce prisme peut mettre par exemple en avant l'adaptation des navires aux eaux tropicales pour prolonger leur durée de vie, ou l'adaptation des gréements aux vents dominants également. Il s'agit ici plutôt de s'intéresser aux pratiques développées par les acteurs.

Le cyclone est certainement le phénomène météorologique le plus connu, mais également le plus dévastateur qui pèse sur les Antilles. La saison cyclonique s'étend en Caraïbe de juillet à octobre et marque un tournant particulier dans l'année. On parle ainsi de période d'hivernage. Cet hivernage a une dimension populaire notable, car au-delà du début de la saison des pluies qui débute en juin, il marque l'ouverture dans l'année d'une période où des catastrophes majeures peuvent survenir. Il est d'ailleurs de coutume de chanter le « Te Deum » dans les églises de l'île

¹³⁶ H. LAFCADIO, *Esquisses martiniquaises, op. cit.*, p. 64.

¹³⁷ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 168.

pour marquer la fin de l'hivernage¹³⁸.

2. Saint-Pierre après le cyclone du 18 août 1891



Source : ANOM 8Fi395/81

La seule lecture du *Journal Officiel de la Martinique* permet de comprendre l'impact que peut avoir un tel phénomène sur la navigation. Celui-ci relate les effets du dévastateur cyclone du 18 août à 1891 à Saint-Pierre :

« La rade s'est vidée en un instant. A cinq heures elle contenait encore 19 navires, à neuf heures il n'en restait pas un seul, tous avaient été jetés ou emportés plus loin pour sombrer au large. [...] On ne connaît pas encore le nombre de marins morts dans cette tempête, on ramasse incessamment des cadavres que la mer rejette sur le rivage. Jusqu'à la côte de Trinité et au François des épaves révèlent la perte des navires de Saint-Pierre qui avaient pu gagner la pleine mer. On a déjà recueilli un assez grand nombre de fûts de rhum provenant des rhumeries de Saint-Pierre... »¹³⁹.

Paul Drilhon est commissaire au service de la Marine, puis de l'administration coloniale à la fin du XIXe siècle. Il réalise au cours de ses déplacements de nombreux clichés retraçant ses

¹³⁸ A. REYNAL (de), *Le Mouillage, Port de Saint-Pierre de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 12.

¹³⁹ Cité du *Journal Officiel de la Martinique* du 25 août 1891 dans L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 139.

parcours. Plusieurs d'entre eux sont ainsi archivés aux ANOM. Il apparaît être en Martinique à l'occasion du violent cyclone du 18 août 1891. Une de ses photographies est ainsi particulièrement évocatrice des dégâts provoqués (photographie 2). Cette dernière montre plusieurs navires d'un tonnage important échoués sur le rivage au sud de Saint-Pierre. La baie de la ville, habituellement si remplie de bâtiments au mouillage apparaît vidée de ses occupants.

La lecture de la liste des bâtiments disparus est édifiante. Ce sont neuf navires, quatre goélettes, un brick, quatre caboteurs, un bateau à vapeur, six pirogues et dix gabarres qui sont jetés à la côte. Cela ne laisse aucun doute sur l'ampleur du désastre. D'autant plus que ce décompte n'inclut pas les navires et embarcations perdus en mer.

Il paraît cependant indubitable que la majorité des destructions de navires ont eu lieu à Saint-Pierre. Cette ville a en effet le paradoxe d'être à la fois le centre du commerce, mais aussi un des lieux le plus exposé aux tempêtes. Placée sur la côte Caraïbe, la ville bénéficie la majeure partie de l'année d'un abri favorable. Les vents dominants – les alizés – étant orientés d'est en ouest, la couverture de l'île protège Saint-Pierre. Néanmoins sa rade ouverte devient un véritable piège lors du passage des cyclones. Un tel phénomène implique une inversion des vents dans sa partie sud – dans l'hémisphère nord – qui vient pousser les navires à la côte. Pour peu que ces bâtiments soient à la voile, ils éprouvent les plus grandes difficultés à s'échapper de la baie. Ces changements du régime des vents sont d'ailleurs bien souvent doublés d'un raz-de-marée lié aux vagues provoquées par le vent. Ce dernier s'associe également à l'élévation du niveau de la mer dû à l'abaissement de la pression atmosphérique. L'absence de prévisions météorologiques et le caractère brusque de ce phénomène semble expliquer qu'autant de navires puissent être jetés sur au rivage. On constate que cette réflexion sur les causes du cyclone nous invite rapidement sur les terres des sciences dites « dures », celles de la science météorologique. En déplaçant cette focale des causes vers les conséquences, à l'image de Marc Bloch sur le port de Bruges¹⁴⁰, on peut s'intéresser au « processus de co-construction des sociétés et de leur(s) environnement(s) »¹⁴¹ mis en avant par Fabien Locher et Grégory Quenet.

Les conséquences de ces phénomènes provoquent un certain nombre de réactions de la communauté locale, qui ne peuvent être analysées sans prendre en compte le facteur environnemental. Les particularités de la saison cyclonique sont connues en Martinique depuis de nombreuses décennies, et plusieurs pistes sont suivies pour prendre en compte ce phénomène afin de s'en prémunir.

L'aspect majeur de la prise en compte du risque cyclonique repose sur les conseils donnés aux navigateurs. Cependant cette prise en compte est également fondée sur une législation

¹⁴⁰ Voir Introduction.

¹⁴¹ F. LOCHER, G. QUENET, « L'histoire environnementale ... », art. cit., p. 35.

préventive. Bien que celle-ci apparaisse plus ancienne, on en trouve l'expression à la période de notre étude dans le *Journal Officiel de la Martinique*. Celui-ci annonce le 8 août 1899 : « L'administration rappelle aux navigateurs que la saison d'hivernage commence habituellement au mois de juillet et finit au mois d'octobre et que le mouillage sur les rades ouvertes de la colonie n'offre aucune sécurité pendant cette saison »¹⁴². Les bâtiments sont priés de se rendre notamment à Fort-de-France dont la baie offre une meilleure protection aux cyclones. On peut voir à travers cette législation comment la société martiniquaise se façonne et s'autorégule dans les relations qui la lie à son environnement naturel.

La prise en compte du phénomène météorologique majeur qu'est le cyclone n'est pas le seul exemple de régulation. Dans une dialectique similaire avec l'environnement, les moyens nautiques utilisés dans le trafic local martiniquais répondent à des contraintes spécifiques. Cette idée prolonge le concept de « système nautique » développé par Bruno Marnot. L'auteur le définit comme l'adéquation qui s'établit entre d'une part un type de flotte, et d'autre part les besoins des armements locaux, ainsi que des circuits maritimes empruntés¹⁴³. Il s'agit de comprendre comment le trafic insulaire martiniquais, modelé par les besoins des armements locaux ainsi que des circuits littoraux empruntés, s'est adapté aux spécificités environnementales locales.

Les conditions peu évidentes de navigation le long de la côte atlantique nous sont rapportées par différents témoignages. A ce sujet, les instructions nautiques permettent de comprendre la technicité du pilotage sur cette côte. Néanmoins elles ne fournissent pas de commentaires sur les stratégies mises en œuvre par les acteurs, au-delà de la mise en place d'une signalisation maritime adaptée.

C'est une fois de plus les prolixes travaux des ingénieurs sur les voies de chemins de fer qui permettent de saisir concrètement la situation. Dans la note qu'il écrit en novembre 1873 sur l'intérêt d'une voie ferrée reliant les communes du nord, Huc déplore des pertes de marchandises régulières ou leur dégradation. Celles-ci sont dues à l'eau de mer, lors du transport de ces dernières vers Saint-Pierre¹⁴⁴. Il n'y a rien de surprenant à de telles constatations lorsque l'on connaît l'emploi important des pirogues à faible franc bord, mais également des méthodes de chargement. Huc souligne que ces transports, au-delà de leurs inconvénients, ne peuvent être réalisés que par mer calme. Il écrit ainsi à propos de l'intérêt de sa ligne ferrée : « Les propriétaires du nord et de l'est n'auront plus besoin d'entretenir à grand frais ces énormes bâtiments qui servent à loger les sucres pendant la saison des mauvaises mers »¹⁴⁵.

¹⁴² Cité du *Journal Officiel de la Martinique* du 08 août 1899 dans L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 29.

¹⁴³ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 109.

¹⁴⁴ B. PROSZYNSKI, *Chemins de fer à la Martinique*, *op. cit.*, p. 14.

¹⁴⁵ *Ibid.*, p. 17.

Au contraire, les anses de la mer Caraïbe, en raison de l'orientation quasi permanente d'un vent de secteur est, permettent même par vent fort la navigation sous le vent de l'île. C'est ainsi que comme l'a précédemment montré l'étude sur la circulation des personnes et du courrier, toutes les lignes locales régulières n'opèrent que sous le vent de l'île. S'il est sans doute plus facile de lier Fort-de-France au François par la terre en raison de la distance, relier le chef-lieu aux communes du nord-est devient problématique par voie terrestre. Deux arguments peuvent alors s'opposer à la mise en place d'une liaison maritime régulière avec les communes du nord : la faiblesse de la population ou les difficultés de navigation. Compte-tenu de la faiblesse des foyers de population que dessert la ligne vapeur au départ de Fort-de-France vers le Marin, l'absence de cette ligne du nord semble être portée par la seconde hypothèse. Un même constat pourrait expliquer l'absence de liaison maritime entre les villes de la côte au vent.

Ces observations sont appuyées par l'ingénieur Duquesnay qui décrit la côte sous le vent comme plus adaptée à l'emploi de la vapeur en raison du calme qui y règne¹⁴⁶. Tous les services vapeurs destinés au transport des personnes et du courrier de la colonie opèrent en effet sous le vent de l'île. On ne peut exclure par temps calme que de petits vapeurs s'aventurent dans les écueils de la côte atlantique pour remorquer des gabarres chargées de marchandises, comme il se le fait régulièrement sur la côte ouest et sud. Néanmoins aucun témoignage n'a été trouvé en ce sens pour cette époque, au contraire des témoignages sur les chargements de petits caboteurs et des pirogues qui sont monnaie courante.

Ainsi en Martinique les incursions le long de la côte ouest des navires et embarcations semblent limitées aux seuls besoins du commerce. L'utilisation des petits vapeurs de la colonie est réduite à des liaisons sur les eaux calmes de la côte sous le vent. Seule la voile apparaît assez rustique et résiliente pour louvoyer à proximité des brisants et s'engouffrer à travers les passes du corail de la côte atlantique.

Au final, les pratiques d'usage de la mer développées par les acteurs locaux, apparaissent comme un processus de co-construction en rapport à l'environnement maritime martiniquais.

II. La place fondamentale du port de Saint-Pierre comme acteur du commerce et de la mer en Martinique

Le port de Saint-Pierre est l'acteur majeur du commerce et de la mer en Martinique. Néanmoins certains facteurs provoquent une perte de vitesse relative de son activité. Cependant, particulièrement en raison de l'importance de la société portuaire qui y vit, Saint-Pierre demeure la place la plus importante du commerce dans l'île. La structuration de la ville, à travers son front de

¹⁴⁶ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 6.

mer ainsi que la disposition de ses structures et infrastructures, témoignent de cette activité.

A. La perte de vitesse relative de Saint-Pierre dans les activités commerciales et maritimes

A l'image d'autres villes en situation coloniale disposant d'une fonction portuaire, Saint-Pierre a un rôle principalement commercial dans la seconde moitié du XIXe siècle. Ses fonctions industrielles se cantonnent au traitement et au conditionnement des produits d'exportation¹⁴⁷. Néanmoins ce rôle se redéfinit à la fin du XIXe siècle et l'importance commerciale de Saint-Pierre évolue.

L'industrialisation de la production sucrière impacte son rôle d'entrepôt commercial de concentration des produits de la canne avant exportation. Par ailleurs, la crise sucrière entraîne le développement d'une nouvelle activité en Martinique, c'est la production de rhum. Cette dernière en s'installant en grande partie à Saint-Pierre, provoque une industrialisation de la ville. Cette industrie n'est cependant qu'un autre mode de traitement de la canne, alternatif au sucre. Enfin, l'installation à Fort-de-France de la Compagnie Générale Transatlantique modifie en retour le rôle de Saint-Pierre. L'activité commerciale de Fort-de-France, jusque là très limitée, se développe. Cet ensemble de facteurs provoque un recul relatif de Saint-Pierre. La ville du nord reste conservée sa place majeure mais elle est à présent discutée.

1) L'impact de l'installation de la Compagnie Générale Transatlantique à Fort-de-France

L'action de la Compagnie Générale Transatlantique est déterminante dans l'émergence de Fort-de-France comme port de commerce en Martinique, mais également dans l'inscription de l'île dans un réseau maritime international. La compréhension de ce processus exige un bref retour en arrière.

En réaction à la domination des lignes maritimes de l'Atlantique par les vapeurs britanniques et américains, le IIe Empire favorise par subventions la création d'armements à vapeur. Trois lignes sont envisagées dans la loi du 17 juin 1857 : New York, la zone Caraïbe et l'Amérique du Sud. La ligne Caraïbe est concédée à la Compagnie Générale Maritime par décret du 22 juillet 1861, qui devient Compagnie Générale Transatlantique la même année. Cette dernière doit assurer la desserte de la Martinique et de Colon au Panama, avec des annexes pour relier la Guadeloupe, la Guyane et le Mexique. L'embranchement pour le Mexique n'est pas prévu d'être réalisé avant six ans à l'origine. Cependant le lancement de la campagne du Mexique, qui dure de 1861 à 1867 accélère la constitution de la ligne. Dès le 14 avril 1862 un premier navire quitte Saint-Nazaire pour assurer la liaison vers Vera Cruz avec desserte en Martinique et à Cuba¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Isabelle SURUN (dir), *Les sociétés coloniales à l'âge des Empires (1850-1960)*, Paris, Atlande, 2012, p. 506.

¹⁴⁸ Ernest MERSON, *Les paquebots transatlantiques des Antilles, fêtes d'inauguration les 12, 13 et 14 avril 1862*, Paris,

La raison du choix de Fort-de-France sur Point-à-Pitre semble être due, d'après Marthe Barbance, à la célérité de la ville à s'aménager en prévision du passage de la ligne. Cela alors même que la décision n'était pas certaine. Ainsi dès 1862 le port de Fort-de-France est dragué, des appontements sont mis en place ainsi qu'un embarcadère à charbon et un système d'adduction d'eau¹⁴⁹. Comme le souligne Bruno Marnot, c'est la faculté d'adaptation des ports à assimiler les mutations des transports maritimes qui est déterminante dans leur développement¹⁵⁰ durant le XIXe siècle. Fort-de-France semble par ses aménagements s'inscrire dans cette dynamique. Cette capacité à accueillir des services de lignes transatlantiques, même pour une simple escale, est un enjeu commercial important pour la ville.

Le *Louisiane*, premier navire de la ligne à desservir la Martinique, est un steamer¹⁵¹ jaugeant 1.900 tonneaux pour 85,44 mètres de longueur. Ses estimations de consommation de charbon lors des essais en mer font état de 808 tonnes nécessaires pour relier Saint-Nazaire à Fort-de-France. Ses soutes pouvant emporter 1.000 tonnes¹⁵². On comprend bien à la lecture de ces considérations techniques la nécessité et le rôle de Fort-de-France, « son éloignement obligeait à y établir un grand centre d'approvisionnement en vivres, eau, charbons ; il fallut aussi y installer des ateliers de réparations et d'entretien, car elle allait devenir le port d'attache des services intercoloniaux »¹⁵³.

Philippe Godard relève dans les archives de la Compagnie Générale Transatlantique un témoignage des premières arrivées à Fort-de-France. « L'arrivée n'y manque pas de pittoresque, car tout a été improvisé en quelques semaines et le port est à peine ébauché. Là aussi, et surtout, il a fallu constituer un énorme dépôt de charbon que de grands voiliers ont peine à maintenir à un niveau suffisant pour ravitailler les paquebots qui assurent la liaison maritime entre le corps expéditionnaire du Mexique et la Métropole »¹⁵⁴. Les premiers ravitaillements en combustible se font donc par allèges. Mais rapidement le port s'aménage et les navires peuvent charbonner à quai.

Si l'État subventionne la compagnie directement, c'est la Martinique qui cède à la compagnie des terrains à l'est de Fort-de-France pour qu'elle s'y installe¹⁵⁵. La colonie prévoit d'y construire un quai de 115 mètres pour les paquebots transatlantiques et un de 80 mètres pour les services annexes. Charge à la compagnie d'y édifier les autres structures dont elle a besoin¹⁵⁶.

Dentu, p.8.

¹⁴⁹ Marthe BARBANCE, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, p. 64.

¹⁵⁰ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 66.

¹⁵¹ Mot anglais désignant un navire à vapeur.

¹⁵² Philippe GODARD, « Les débuts de la Transatlantique », dans *Le Mémorial Martiniquais*, t. 3, Nouméa, Société des Éditions du Mémorial, 1978, p. 32.

¹⁵³ M. BARBANCE, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique...*, *op. cit.*, p. 64.

¹⁵⁴ P. GODARD, « Les débuts de la Transatlantique », dans *Le Mémorial Martiniquais*, t. 3, *op. cit.*, p. 34.

¹⁵⁵ *L'Union Sociale*, 5 mars 1907.

¹⁵⁶ P. GODARD, « Les débuts de la Transatlantique », dans *Le Mémorial Martiniquais*, t. 3, *op. cit.*, p. 37.

3. Darse de la Compagnie Générale Transatlantique de Fort-de-France (~1891)



Source : ANOM 8Fi395/72

Ces constructions marquent un tournant en Martinique. Jusqu'alors les navires effectuent exclusivement le chargement et déchargement en rade, avec des installations liées au service des ports disséminés dans le tissu urbain. Comme à Saint-Pierre tout particulièrement. Cette séparation de la ville et du port est une des caractéristiques du développement portuaire au XIXe siècle sous l'effet de mutations de l'économie maritime. L'installation de la Compagnie Générale Transatlantique à Fort-de-France fait apparaître l'industrialisation de l'appareil portuaire en Martinique, avec la construction d'installations spécifiquement allouées et étudiées pour fluidifier le flux maritime¹⁵⁷.

C'est à l'occasion d'un séjour en Martinique que le commissaire colonial Paul Drilhon a photographié les quais de la Compagnie Générale Transatlantique de Fort-de-France (photographie 3). Les différents ateliers, entrepôts et bureaux de la compagnie apparaissent à gauche sur le cliché, tandis que dans la darse quatre navires sont à couple. On distingue nettement les quais qui entourent cette darse.

Sans parler du fret, la ligne du Mexique transporte jusqu'à 6.000 passagers par an jusqu'à la

¹⁵⁷ B. MARNOT, *Les villes portuaires maritimes...*, op. cit., p. 48.

fin de la campagne du Mexique en 1867¹⁵⁸. On comprend l'enjeu commercial que représente la capacité à accueillir cette escale de la ligne transatlantique pour Fort-de-France, et plus largement pour la Martinique.

L'installation de la compagnie à Fort-de-France, dynamisée par la campagne du Mexique, apparaît donc comme un acte fondateur de l'importance de Fort-de-France comme port de commerce. Ce développement, bien que loin de détrôner Saint-Pierre en tant que place commerciale, inscrit néanmoins Saint-Pierre dans un recul relatif. Le développement industriel de la production sucrière vient renforcer ce mouvement de fond.

2) Un rôle d'entrepôt commercial insulaire en diminution

Le rôle ancien de Saint-Pierre dans le commerce, lui confère encore au XIXe siècle une situation de premier plan vis-à-vis des autres ports de l'île. L'ouverture plus récente des autres ports de la colonie au commerce étranger n'entraîne pas de rupture brusque d'une situation bien établie. A la lumière du développement de la Compagnie Générale Transatlantique, on observe néanmoins que le quasi-monopole de Saint-Pierre est discuté. Il faut se rappeler, comme le souligne Micheline Marlin-Godier, qu'au XVIIIe siècle, près de 90% du commerce se fait par la ville du nord¹⁵⁹. Néanmoins l'activité de Fort-de-France n'explique pas à elle seule cette remise en question.

Une évolution importante semble se dessiner à la lumière des effets de la révolution industrielle, dans son impact sur la production sucrière. La venue des navires directement aux usines pour prélever le fret, vient priver progressivement Saint-Pierre d'une partie non négligeable de son mouvement maritime. C'est ce qu'observe Huc dans sa note de novembre 1873, rapportée par Proszynski dans son étude sur les chemins de fer : « les usines sucrières tendent à décentraliser le commerce, à l'éloigner de Saint-Pierre, à l'émettre dans nos différents centres de production »¹⁶⁰.

Cette évolution est à nouveau soulignée par l'ingénieur Duquesnay. « Dans l'ordre commercial, nous signalerons un certain amoindrissement de la place de Saint-Pierre. Depuis vingt ans, la création des usines a déplacé une partie notable des transactions »¹⁶¹.

Cette situation est également constatée au plus haut niveau de la Martinique. A l'occasion d'une séance du Conseil général le 28 novembre 1900, l'assemblée discute une motion tendant à la suppression d'un poste d'officier de port, pour des raisons d'économie, sur les deux présents sur l'île. Il ressort du débat qu'il est préférable que l'administration supprime le poste de Saint-Pierre au vu

¹⁵⁸ P. GODARD, « Les débuts de la Transatlantique », dans *Le Mémorial Martiniquais*, t. 3, *op. cit.*, p. 37.

¹⁵⁹ M. MARLIN-GODIER, « Saint-Pierre », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *Histoire des communes...*, vol. 6, *op. cit.*, p. 114.

¹⁶⁰ B. PROSZYNSKI, *Chemins de fer à la Martinique*, *op. cit.*, p. 21.

¹⁶¹ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 15.

de l'importance que prend le port de Fort-de-France¹⁶². En effet cette dernière discute aussi ce rôle d'entrepôt commercial. Néanmoins cela reste encore limité à quelques chargements. A l'image de l'usine du Petit-Bourg, qui souhaite charger du rhum sur les paquebots-mixtes de la Compagnie Générale Transatlantique en 1901¹⁶³.

C'est le rôle d'entrepôt commercial de la ville de Saint-Pierre qui est impacté. L'importante capacité de production des usines sucrières, invite très certainement celles-ci à limiter les multiples ruptures de charge qu'implique un envoi préalable des marchandises à Saint-Pierre. Ces usines sont en mesure de charger pour bonne partie un navire, ce que ne peuvent pas faire les anciennes habitations-sucreries. La rupture de charge est en logistique, l'étape durant laquelle des marchandises en provenance d'un premier moyen de transport, sont transférées sur un second, immédiatement ou après une période de stockage. Ces opérations impliquent du temps et surtout des coûts, que les usines cherchent à rogner en cette période de crise sucrière.

Avant même la destruction de 1902, qui implique une réorganisation majeure des flux maritimes de l'île, s'inscrit donc une évolution lente mais certaine des habitudes de navigation et de commerce de l'île. Cette évolution est ici marquée en partie par l'industrialisation du traitement de la canne.

Les éléments apportés dans l'étude de l'importance des différents ports de l'île trouvent ici à nouveau toute leur pertinence. Si la faiblesse temporelle de la série ne permet pas d'apporter de tendance précise, elle permet une mise en relief du passé.

Englobant 58,67% du trafic de l'île sur la période 1897-1899, Saint-Pierre apparaît très nettement comme la première place portuaire de Martinique¹⁶⁴. Cependant au regard de son quasi-monopole passé, on ne peut que constater que la part relative du trafic qu'elle attire est en diminution.

Il est difficile d'évaluer quantitativement avec précision la diminution de l'importance de Saint-Pierre dans la part générale du commerce de l'île. Néanmoins les indices se corroborent. L'importance écrasante dans le passé sur les autres communes en terme commercial de Saint-Pierre est connue et démontrée. Les témoignages de contemporains sur la perte de vitesse de la ville se recourent. Enfin, les éléments quantitatifs sur la répartition des mouvements de la navigation dans les différents ports de Martinique font apparaître que Saint-Pierre n'est plus seule.

Cet ensemble permet d'affirmer un déclin relatif de la primauté de Saint-Pierre sur les autres ports en terme maritime et commercial. Nous insistons sur le terme relatif car Saint-Pierre reste, et de loin, le cœur économique de Martinique. D'ailleurs, dans un rapport général de service de

¹⁶² DCGM, session ordinaire de novembre 1900, 12e séance du 28 novembre 1900, p. 188.

¹⁶³ FC UPB, 1K4, Lettre de l'UPB à la CGT, 29 janvier 1901.

¹⁶⁴ Voir tableau 4.

l'administration des douanes destiné au gouverneur de 1889, Saint-Pierre est à nouveau présentée comme la ville commerciale de la colonie¹⁶⁵.

Saint-Pierre n'en demeure pas moins dynamique. C'est ainsi qu'elle développe face à la crise sucrière une industrie rhumière de premier plan.

3) L'industrialisation de la production du rhum

La crise sucrière pousse un certain nombre de producteurs de sucre à diversifier leur activité. La production de rhum, déjà ancienne dans l'île mais à un faible niveau, passe du statut d'industrie annexe à celle d'industrie de remplacement. Certaines usines transforment elles-mêmes leurs mélasses en vue de leur exportation. Néanmoins au commencement de la production du rhum en Martinique cette pratique n'est encore que peu répandue. Ce sont surtout des industries dédiées à cette fin qui se développent. C'est l'émergence des rhumeries dites industrielles.

A travers cette évolution de la production, c'est un nouveau type de rhum qui émerge. Classiquement on distingue en effet plusieurs types de rhum en fonction de leur origine. En Martinique, le rhum est déjà produit par d'anciennes habitations-sucreries par distillation directe du vesou¹⁶⁶. La plupart d'entre-elles sont d'ailleurs des habitations-sucreries reconverties dans cette production, après avoir arrêté la production de sucre brut. En 1898 l'île compte cinquante-quatre distilleries agricoles¹⁶⁷. Elles produisent un rhum dit agricole quasi-exclusivement destiné à la consommation locale.

Les rhumeries industrielles utilisent un procédé de fabrication différent, on parle alors de rhum industriel. Ce rhum est obtenu à partir de la distillation de la mélasse¹⁶⁸. Ce dernier est au contraire quasi-exclusivement destiné à l'exportation.

Guy Josa dans sa thèse sur les industries du rhum et du sucre en Martinique, relève l'inversion des niveaux d'exportations entre les mélasses et le rhum à travers le XIXe siècle. Ainsi en 1819 la Martinique exporte 6.347.827 litres de mélasses pour seulement 376.917 litres de rhum. Cet écart diminue puisqu'en 1846, l'île n'exporte plus que 2.664.815 litres de mélasses contre 1.293.482 litres de rhum. L'auteur perçoit cependant la véritable rupture s'opérer au lendemain de la crise sucrière. Dès 1884, ce ne sont plus que 58.375 litres de mélasses qui sont exportés, contre 17.624.760 litres de rhum¹⁶⁹. Christian Schnakenbourg parle d'ailleurs de ce succès grandissant

¹⁶⁵ ADM, 1Mi1287, carton 24, dossier 204, Administration des douanes, Rapport général de service, 4e trimestre 1889.

¹⁶⁶ Le vesou est le jus obtenu par broyage de la canne à sucre.

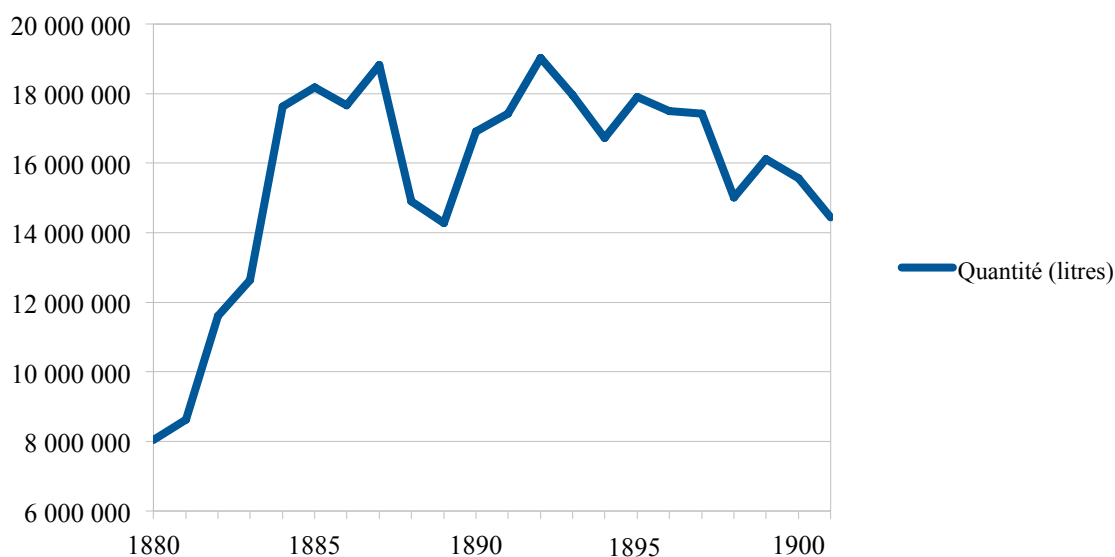
¹⁶⁷ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, op. cit., p. 30.

¹⁶⁸ Sirop très épais, obtenu après le processus de cristallisation du sucre. C'est un résidu de l'industrie sucrière.

¹⁶⁹ Guy JOSA, *Les industries du sucre et du rhum à la Martinique (1639-1931)*, Paris, Les Presses Modernes, 1931, p. 146.

comme le « boum » du rhum¹⁷⁰. Cette dynamique s'observe nettement dans les statistiques des exportations (graphique 2).

2. Exportation de rhum de la Martinique (1880-1901)



Source : D'après l'annexe I.

Si certaines usines de l'île se mettent à la production de rhum, c'est cependant à Saint-Pierre qu'émerge le cœur de l'industrie avec les rhumeries industrielles. Indépendamment du travail de la canne dont elles ne régulent pas la plantation comme le font les usines, ces rhumeries transforment les mélasses des usines. Cette mélasse est en effet un déchet de production pour les usines ne disposant pas d'appareils de distillation. Mais plus encore, ces rhumeries recourent à l'importation des mélasses d'autres îles de la Caraïbe¹⁷¹.

Voici donc une fonction portuaire industrielle, que Vigarié décrit comme « l'ensemble des activités de fabrication localisées dans le port et en relation directe avec la circulation maritime »¹⁷². Cette activité vient s'ajouter à la fonction commerciale de Saint-Pierre comme une source de trafic maritime supplémentaire.

Seize rhumeries industrielles sont comptées à Saint-Pierre à la veille de la catastrophe de 1902. La plus grosse peut fournir jusqu'à 11.000 litres de rhum par jour. Une seule rhumerie industrielle s'est implantée à Fort-de-France¹⁷³.

Cette situation du rhum en Martinique à la fin du XIXe siècle, couvre Saint-Pierre de la réputation d'une capitale mondiale du rhum. Cette réputation n'est d'ailleurs pas volée. L'île arrive

¹⁷⁰ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, *op. cit.*, p. 28.

¹⁷¹ G. JOSA, *Les industries du sucre et du rhum à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 145.

¹⁷² A. VIGARIE, « Les ports maritimes et leur environnement économique et humain », dans André Gamblin (dir.), *Les littoraux, espaces de vie*, Paris, SEDES, 1998, p. 79.

¹⁷³ G. JOSA, *Les industries du sucre et du rhum à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 145.

ainsi en tête des exportations de rhum au niveau mondial sur la période de 1890 à 1900 avec 17.160.236 litres exportés en moyenne (tableau 5). La Guadeloupe n'en exporte quant à elle que 2.887.164 litres sur la même période.

5. Moyenne d'exportation des différents pays producteurs de rhum (1890-1900)

Lieu d'exportation	Quantité en litres
Martinique	17.160.236
Demeray ¹⁷⁴	15.990.949
Jamaïque	10.591.663
Maurice	3.240.460
Guadeloupe	2.887.164
Réunion	1.651.000
Trinidad	540.196
Paramaribo	528.595
Sainte-Croix	365.455
Sainte-Lucie	258.182

Source : JOSA, Guy, *Les industries du rhum et du sucre à la Martinique*, Paris, Les Presses Modernes, 1931, p. 146.

Au-delà de ses fonctions premières de service, Saint-Pierre connaît le développement d'une fonction industrielle favorisée par la crise sucrière. Ainsi, malgré le déclin relatif qu'elle connaît avec l'industrialisation de la production sucrière et le développement de Fort-de-France, la ville du nord apparaît comme le cœur de l'activité maritime et commerciale de la Martinique. Au service de ce commerce maritime, toute une société permet l'activité portuaire de la ville.

B. La complexité de la société urbaine du port colonial de Saint-Pierre

Les ports coloniaux constituent des sociétés urbaines complexes. C'est le lieu de cohabitation, mais également de ségrégation, entre des populations d'origines très diverses¹⁷⁵ dont Saint-Pierre constitue une bonne représentation. Il s'agit du lieu d'implantation de marchands, de marins, de descendants des premiers colons de l'île, mais de façon beaucoup plus importante de descendants des esclaves provenant de l'Afrique à l'époque de la traite.

Cette société tient un rôle fondamental dans la place qu'occupe la ville dans le commerce et la navigation en Martinique. Au-delà d'héberger une population de marins, qu'ils soient de passage ou sédentaires, la ville concentre dans sa population la majorité des fonctions liées à l'économie portuaire de l'île. Cette dernière assure la conduite des activités commerciales de la Martinique. Dans cette activité maritime, l'État, sous ses différentes composantes, occupe une place importante

¹⁷⁴ Appellation de la Guyane britannique.

¹⁷⁵ I. SURUN (dir.), *Les sociétés coloniales...*, op. cit., p. 503.

par les régulations qu'il met en place et les financements qu'il apporte. Son action révèle cependant un manque de coordination préjudiciable.

1) L'horizon maritime régional des gens de mer

Toute ville ayant un lien profond avec la mer a ses marins et Saint-Pierre n'en fait pas exception. Les navires stationnaires de la marine d'État étant à Fort-de-France, la ville semble avoir peu de liens avec la marine de guerre à la fin du XIXe siècle. Cela d'autant plus que Saint-Pierre n'a qu'un faible potentiel défensif.

Néanmoins la ville n'a pas toujours été écartée des activités liées à la guerre. Ainsi, lors de la guerre d'Indépendance américaine, la ville a été au cœur de l'activité corsaire et de nombreux ressortissants de la Martinique se sont impliqués dans la guerre de course¹⁷⁶. Cette époque est cependant révolue et la majorité des marins fréquentant la ville à l'aube du XXe, sont impliqués dans de pacifiques activités commerciales.

Les marins des bâtiments en escale dans la baie de Saint-Pierre participent à la vie de la cité. Des témoignages de leur présence et de l'animation qu'ils apportent sont réguliers dans les récits des contemporains. C'est une population par définition mouvante et dont il est difficile de saisir le nombre. Néanmoins l'importance du mouvement de la navigation du port relevée, permet à elle seule de saisir qu'il s'agit d'une catégorie de population bien implantée dans les habitudes de la ville.

Au-delà des marins en escale, la Martinique et tout particulièrement de Saint-Pierre, disposent de leurs propres marins résidants. L'île forme ainsi ses propres marins à travers une école d'hydrographie installée à Saint-Pierre qui prépare les candidats à l'examen de maître de cabotage.

Mais plus que cela, la présence de ces marins est notable à travers l'existence du régime de l'Inscription maritime. Il a été établi par décret du Gouvernement provisoire du 3 mai 1848. A sa suite diverses lois, décrets et instructions ministérielles ont établi l'organisation du service¹⁷⁷. A la fin du XIXe siècle la colonie, qui constitue un territoire maritime, est donc divisée en quartiers, syndicats et communes. Le service de l'Inscription maritime emploie cinq syndics et huit gardes maritimes.

Cette organisation confirme l'existence bien réelle d'une population de gens de mer. Leur encadrement étatique par la voie de l'Inscription maritime, est mis en place au fur et à mesure du XIXe siècle dans l'île.

Néanmoins lorsqu'on cherche à s'intéresser à ces gens de mer en question, l'historien butte sur les vides que le temps a laissés. Les précieuses archives de cette administration, qui permettent ailleurs de saisir cette population spécifique à la fois dans son ensemble et par des trajectoires

¹⁷⁶ L. CHAULEAU, *Histoire antillaise...*, *op. cit.*, p. 142.

¹⁷⁷ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 233.

individuelles, n'ont pas été retrouvées. S'il est certain que les archives du quartier maritime de Saint-Pierre ont été détruites lors de l'éruption – la presse locale s'en faisant l'écho¹⁷⁸ –, le reste est demeuré introuvable. Nos données à ce sujet sont donc très limitées. Tout au plus une notice de la *Revue coloniale*, un organe officiel de l'État, évoque la situation de l'Inscription maritime de Martinique en 1858. Bien que cette date soit très antérieure à notre étude, les données que contient l'article permettent – faute de mieux – de dresser un premier portrait de la population des gens de mer (tableau 6).

Ces données sont extraites d'un rapport de l'ordonnateur de la Martinique du 24 juillet 1858. Le régime de l'Inscription maritime en Martinique n'a encore que dix ans. Ce dernier signale donc que l'Inscription est appliquée dans « les limites du possible »¹⁷⁹ et que les chiffres produits ne correspondent pas encore à l'importance réelle de la population maritime.

L'île est à cette période découpée en deux quartiers, l'un à Saint-Pierre, l'autre à Fort-de-France. Avec 1.301 inscrits dans le quartier de Saint-Pierre, pour 1.366 dans celui de Fort-de-France, la répartition géographique des inscrits semble assez homogène. C'est en s'intéressant aux inscrits qui disposent du brevet de maître au cabotage qu'une distinction intéressante apparaît. Le quartier de Saint-Pierre en compte 41 et avec son sous-quartier de la Trinité qui en compte 20, la partie nord Caraïbe de l'île et la côte atlantique semble prépondérante. En effet le quartier de Fort-de-France ne compte que 18 inscrits brevetés maître au cabotage.

6. Matricules de l'Inscription maritime de la Martinique (1858)

	Saint-Pierre		Fort-de-France		Ensemble
	Quartier de Saint-Pierre	Sous-quartier de la Trinité	Quartier de Fort-de-France	Sous-quartier du Marin	
Maîtres au cabotage	41	20	18		79
Officiers mariniers et matelots	343	191	498	186	1218
Novices	243	109	156	124	632
Mousses	54	32	38	24	148
Ouvriers et apprentis	49	13	61	23	146
Matelots hors de service	105	101	148	86	440
Mécaniciens et chauffeurs			4		4
Totaux	835	466	923	443	2667

Source : « Inscription maritime », dans ROY, E., *Notice sur les Colonies françaises en 1858*, extrait de la *Revue coloniale*, Paris, Impr. administrative Paul Dupont, 1858, p. 624.

Cette situation permet de déduire la concentration plus importante de petits navires de commerce dans les alentours du port de Saint-Pierre, mais également aux alentours des zones de production de la Trinité. Par ailleurs le diplôme de maître au cabotage ne permet pas de se livrer à la navigation océanique en tant que capitaine. Cette lecture par la qualification fait apparaître

¹⁷⁸ *La France coloniale*, 1er août 1907.

¹⁷⁹ E. ROY (dir.), « Inscription maritime », dans *Notice sur les Colonies françaises en 1858*, t. 20, extrait de la *Revue coloniale*, Paris, Impr. administrative Paul Dupont, 1858, p. 623.

l’ancrage régional des marins de la Martinique. La majeure partie des équipages est ainsi apportée par le recrutement local des autres inscrits répertoriés, quand ces derniers ne servent pas sur des embarcations plus petites qui ne nécessitent pas un brevet comme celui de maître au cabotage.

7. Nombres d’embarcations immatriculées par l’Inscription maritime de la Martinique (1858)

		Bateaux à vapeur	Goëlettes	Bateaux ou sloops à voiles	Gros-bois pirogues et autres	Ensemble
Fort-de-France	Quartier de Fort-de-France	2			588	590
	Sous-quartier du Marin				246	246
Saint-Pierre	Quartier de Saint-Pierre	2	8	32	587	629
	Sous-quartier de la Trinité					0
Totaux		4	8	32	1421	1465

Source : « Inscription maritime », dans ROY, E., *Notice sur les Colonies françaises en 1858*, extrait de la *Revue coloniale*, Paris, Impr. administrative Paul Dupont, 1858, p. 624.

Cette lecture par le nombre de personnes inscrites aux matricules de l’Inscription maritime de Martinique, se complète utilement par l’étude par des catégories d’embarcations inscrites par l’administration en 1858 (tableau 7). Nos données se limitant à ces deux tableaux, il n’est pas possible de vérifier dans les registres si les inscrits de Martinique naviguent sur d’autres unités. Néanmoins l’hypothèse la plus certaine est que les ressortissants de l’île arment dans leur majorité les embarcations immatriculées en Martinique, et sans doute assez peu les navires qui relient l’île à son avant-pays. Aucune traces n’ayant été trouvées en ce sens.

Ce sont ainsi quatre bateaux à vapeurs qui sont immatriculés dans la colonie. Il s’agit très certainement de vapeurs utilisés pour faire du transport côtiers de passagers, courriers et autres petites marchandises. Des bateaux à voiles de type goëlettes sont également inscrits dans l’île, ainsi que des bateaux à voiles plus légers, de type sloop. Ce sont des bateaux bien adaptés au cabotage en Martinique même, mais également avec les îles alentours.

L’Inscription maritime n’est pas la seule source historique sur les travailleurs maritimes de Martinique. Dès lors que l’on cherche à s’intéresser plus spécifiquement aux chalands pour comprendre les conditions du personnel qui les arment, les archives des usines permettent d’éclairer le sujet. Ainsi l’usine de la Rivière Blanche, basée à Saint-Pierre, emploie un total de 203 personnes pour une production estimée à deux millions de kilogrammes de sucre par an à la fin du siècle¹⁸⁰. Le rapport portant sur les salaires payés du 4 au 9 février 1885, indique trente-deux personnes impliquées dans le déchargement des cannes par wagons et chalands. Mais surtout quatorze

¹⁸⁰ E. EADIE, *Éléments d’histoire des habitations...*, op. cit., p. 139.

personnes servant le transport de la canne par chalands¹⁸¹. Dans le cas de l'usine centrale de Saint-Pierre, ces chalandiers sont donc directement employés par l'usine. Ces derniers assurent le rôle primordial pour l'industrie sucrière de l'alimenter de la canne en provenance des plantations littorales. Par ailleurs une fois la production terminée, ils permettent son évacuation vers les navires ou un port en vue de son exportation.

Les gabarriers du port de Saint-Pierre ont également comme rôle majeur d'assurer le chargement et le déchargement des navires au mouillage dans la baie. Ils s'associent en 1881 à la première grève de l'île, aux côtés des arrimeurs notamment, et provoquent une gêne considérable de l'activité économique¹⁸². A Saint-Pierre les revendications liées au travail semblent être les plus précoces de l'île. Les premières institutions du socialisme en Martinique, fondées dans la ville avant sa destruction, forment des groupes, des syndicats et un journal notamment : le « Prolétaire ». Saint-Pierre a également sa Bourse du Travail. Sans nous livrer un historique précis et daté, c'est ce qu'expose le nouveau « Prolétaire ». Ce journal est publié pour la première fois à Fort-de-France le 2 janvier 1904. Il y fait l'éloge de la lutte de ses prédécesseurs pierrotins¹⁸³.

Aborder le sujet des travailleurs de la mer ne peut être que partiel si l'on n'aborde pas la pêche. A la fin du XIXe la pêche martiniquaise est artisanale. Ainsi cette activité se livre sur des petites pirogues, de type gommiers, qui ne s'éloignent jamais loin des côtes. Louis Garaud, lors de son séjour en Martinique, témoigne de l'activité de ces pêcheurs. Ses écrits constituent une riche source d'informations. Il témoigne ainsi des méthodes de construction de ces embarcations traditionnelles à l'occasion d'un passage à Case-Pilote.

« Çà et là gisaient en plein air des troncs de gommiers, déjà équarris et creusés dans leur longueur comme des auges. Ce travail préparatoire est exécuté dans les hauts des pitons, sur place, aussitôt que l'arbre est abattu et avant de le faire glisser jusqu'au bas des mornes. Au village, on l'établit sur deux billots, de façon que les extrémités portent sur ces points d'appuis et que le corps même reste suspendu librement. On serre l'avant et l'arrière dans une sorte de frette pour les empêcher de se fendre, et on remplit le ventre avec du sable mouillé. Alors on voit, sous l'action du sable humide, le tronc fléchir lentement, se courber, s'ouvrir et s'évaser. Tout l'art de l'ouvrier se résume à déplacer le poids du sable pour corriger l'évasement de l'embarcation ou pour en modifier la courbure »¹⁸⁴.

Les pêcheurs armant ces embarcations, généralement au nombre de deux¹⁸⁵, utilisent différentes méthodes de pêche. L'engin le plus courant, de par sa facilité de construction et

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 161.

¹⁸² E. TERREE-POTINO, « Le temps des grèves », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 378.

¹⁸³ *Le Prolétaire*, 2 janvier 1904.

¹⁸⁴ L. GARAUD, *Trois ans à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 315.

¹⁸⁵ *La France Coloniale*, 1er août 1907.

d'utilisation, semble être la nasse mouillée proche de la côte¹⁸⁶. Certains pêcheurs mieux équipés disposent de seines, qui, mises à l'eau proche du rivage par les pirogues, sont alors ramenées sur la plage à la force des bras¹⁸⁷. De nombreuses autres méthodes sont utilisées telles que la ligne, les petits filets, certains plongent même. D'autres, marginaux car la pratique est illégale et il est délicat de se procurer l'outil, utilisent de la dynamite¹⁸⁸. Ces pêcheurs, s'ils sont fort présents à Saint-Pierre en raison de l'importance de la ville, constituent également une population qui borde toutes les côtes de la colonie. Une simple plage suffit à hisser les pirogues à l'abri de l'eau de mer. Leur travail fournit une alimentation de subsistance aux habitants du littoral dont le Conseil privé reconnaît le rôle. Ce dernier subventionne en effet cette activité depuis un arrêté du 22 mars 1890¹⁸⁹.

Dans une île à l'activité maritime importante et dont une grande partie de l'énergie est tournée vers le commerce d'exportation, la population maritime apparaît se contenir dans des horizons plus restreint que la production de l'île.

La pêche pratiquée est essentiellement côtière et permet de subvenir aux besoins des populations de la frange littorale. L'activité des chalandiers et gabariers, est par essence limitée aux abords des côtes. L'étude des sources de l'Inscription maritime fait apparaître chez les inscrits un fort prisme régional, qui s'interprète à travers les diplômes que les marins possèdent. Ce constat se répète dans les types de navires immatriculés dans l'île. Il en résulte que la grande majorité des gens de mer de la Martinique exercent leurs activités dans le cadre insulaire, ou tout au plus dans un horizon maritime régional.

Au-delà d'une population de gens de mer, les activités de Saint-Pierre sont également servies par de nombreux individus tournés vers le commerce.

2) La domination de la société portuaire pierrotinne dans le commerce maritime de la Martinique

La ville de Saint-Pierre, forte de ses 19.722 habitants de la zone urbaine au recensement de 1894, est l'aire la plus peuplée de Martinique. Léo Ursulet la décrit comme peuplée en grande partie de travailleurs employés dans le secteur industriel et les activités de service. L'activité commerciale et portuaire est au cœur de ces emplois. De nombreuses personnes sont également employées comme domestiques tandis d'autres vivent de leur service d'artisan. Peu peuplée par les militaires, qui sont dans leur majorité en place à Fort-de-France, la ville abrite cependant de nombreux fonctionnaires¹⁹⁰.

La cité du nord connaît une composition sociale particulière au regard du reste de l'île. Elle

¹⁸⁶ L. GARAUD, *Trois ans à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 317.

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 321.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 323.

¹⁸⁹ *La France Coloniale*, 1er août 1907.

¹⁹⁰ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 60.

concentre une partie importante des blancs créoles de la Martinique. Eugène Revert estime leur nombre entre 4000 et 4500 avant la catastrophe¹⁹¹. Nombre de ces vieilles familles contrôlent les activités majeures de la ville, et notamment les activités d'import-export comme le souligne Alain-Philippe Blérald¹⁹². Cet ensemble d'individus en charge des affaires à Saint-Pierre a un rôle fondamental dans l'économie portuaire pierrotinne et plus largement martiniquaise.

Les annuaires de la période contemporaine à notre étude sont une source précieuse pour localiser et dénombrer les acteurs de ces activités. Malgré qu'aucun annuaire ne soit exhaustif, leur étude met au jour la concentration des acteurs du négoce à Saint-Pierre. Dans cette analyse, ce n'est pas l'*Annuaire de la Martinique* que nous avons utilisé, mais un annuaire du commerce imprimé en Métropole et destiné aux négociants de celle-ci. Publié par la revue *Les Annales Économiques*, l'annuaire intitulé *Tarifs des douanes (France, Colonies, Pays du Protectorat) et Annuaire du commerce des colonies françaises*¹⁹³ a vocation à centraliser des informations clés sur tout l'Empire au profit des acteurs du commerce. Son caractère globalisant le laisse apparaître comme une source complémentaire et intéressante pour notre étude, dépassant la seule publication locale de l'*Annuaire de la Martinique*.

8. Acteurs du commerce maritime martiniquais par nombre d'occurrences dans l'annuaire (1889)

Rubriques de l'annuaire	Nombre d'occurrences par rubrique et par ville	
	Saint-Pierre	Fort-de-France
Agent de commerce près les entrepôts		2
Armateurs, consignataires, commissionnaires	17	1
Assurances maritimes	3	
Courtiers de commerce	5	2

Source : D'après MARCHAL, C., *Tarifs des douanes (France, Colonies, Pays du Protectorat) et Annuaire du commerce des colonies*, 1889, pp. 351-354.

Dans les différentes rubriques que propose l'annuaire, nous n'avons retenu que celles liées à ce que Bruno Marnot qualifie de société portuaire. Cette société est définie comme « une société urbaine où le port crée une communauté spécifique qui est dans une grande mesure déterminée par la fonction portuaire »¹⁹⁴. Selon ce critère, nous avons relevé le nombre d'occurrences par rubrique que nous avons classées par ville. Ce relevé a ses limites, ainsi les armateurs, consignataires et commissionnaires sont agglomérés au sein d'une seule rubrique de l'annuaire alors qu'il s'agit de fonctions bien séparées. Cependant l'ensemble permet de mettre en avant l'importance de la société portuaire de Saint-Pierre en comparaison avec Fort-de-France pour l'année 1889 (tableau 8).

Cette large rubrique, regroupant les armateurs, consignataires et commissionnaires, regroupe

¹⁹¹ Eugène REVERT, *La Martinique : étude géographique et humaine*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1949, p. 242.

¹⁹² A.-L. BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 147.

¹⁹³ C. MARCHAL, *Tarifs des douanes (France, Colonies, Pays du Protectorat) et Annuaire du commerce des colonies*, Paris, Challamel et Cie, 1889, 406 p.

¹⁹⁴ B. MARNOT, *Les villes portuaires maritimes...*, *op. cit.*, p. 11.

dix-sept occurrences pour Saint-Pierre, au profit d'une seule pour Fort-de-France. Chez les assureurs maritimes, la concentration est également flagrante à Saint-Pierre, elle en regroupe trois contre aucun à Fort-de-France.

La lecture de ce tableau ne permet pas de mettre en avant la diversité des fonctions remplies par la société portuaire pierrotine. Néanmoins, comparativement au reste de l'île, ce tableau souligne la prépondérance des acteurs du commerce maritime de Saint-Pierre à la fin du XIXe siècle. Le poids de ces acteurs du commerce, dont l'existence est fondamentale pour l'économie portuaire¹⁹⁵, met à nouveau au jour l'importance de Saint-Pierre dans le commerce. De façon très nette c'est la société portuaire pierrotine qui assure pour la Martinique le commerce extérieur.

L'importance de Saint-Pierre comme place de commerce ne doit néanmoins pas diminuer le rôle fondamental des responsables industriels dans l'économie. Dans sa description du fonctionnement de l'usine du François à la fin du XIXe, Emile Eadie met en valeur le circuit commercial qu'emprunte le sucre dans son exportation. L'administrateur y est responsable de la vente des produits sur Saint-Pierre, mais également hors de la colonie. A cet effet une charte-partie, qui est un contrat d'affrètement, est signée entre l'administrateur et le capitaine d'un navire dans le but d'exporter la cargaison vers une maison de commerce¹⁹⁶.

Cependant cette description, bien qu'exacte dans certains cas, ne met pas en valeur l'ensemble des acteurs du commerce maritime et notamment tous ses intermédiaires. On trouve ainsi à Saint-Pierre des courtiers nommés par la colonie, des agents représentant les usines, des commissionnaires, mais aussi des bureaux locaux d'assurances maritimes étrangères, et différentes professions liées au commerce maritime.

La société Plissonneau et Cie de Saint-Pierre est ainsi constituée de deux associés gérants : Emile et Pierre Plissonneau. Ils assurent la fonction de commissionnaire au profit de l'usine du Petit-Bourg à la fin du XIXe siècle. La société est en relation avec des maisons de commerce en France métropolitaine pour l'écoulement du sucre de l'usine. Les ports de Nantes, du Havre, de Bordeaux et de Marseille notamment sont desservis¹⁹⁷. Le commissionnaire pierrotin fait ainsi des offres pour des chargements auprès des navires, avec parfois plus ou moins de succès¹⁹⁸. Lorsqu'un accord sur un affrètement est trouvé la société Plissonneau et Cie, représentant l'usine du Petit-Bourg, signe une charte-partie avec le capitaine du navire. Ceux-ci peuvent alors remonter jusqu'à l'usine située en baie de Génipa – au fond de la baie de Fort-de-France – afin d'effectuer le chargement¹⁹⁹.

¹⁹⁵ Voir O. Pétré-Grenouilleau, *Les négoce maritimes français...*, *op. cit.*,

¹⁹⁶ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 149.

¹⁹⁷ FC UPB, 1F37, correspondance Plissonneau et Cie, 6 mai 1897.

¹⁹⁸ FC UPB, 1F37, correspondance Plissonneau et Cie, 7 mars 1900.

¹⁹⁹ FC UPB, 1F37, correspondance Plissonneau et Cie, 12 novembre 1898.

Ces nombreux acteurs du commerce disposent à Saint-Pierre d'une représentation. Un bureau du commerce a été établi par une ordonnance locale de 17 juillet 1820, qui porte à la fin du XIXe siècle le nom de Chambre de commerce. Dix membres de la communauté locale sont élus avec la charge de porter des améliorations pour le commerce²⁰⁰. Néanmoins son action est très délicate à étudier. Ses archives semblent avoir disparues avec l'éruption du 8 mai 1902²⁰¹. Un ouvrage de Maurice Nicolas aurait pu potentiellement apporter de éléments d'analyse, néanmoins il est resté introuvable²⁰².

En plus d'une communauté de gens de mer, l'activité portuaire de Saint-Pierre est servie d'une société portuaire qui assure le commerce de son arrière-pays vers son avant-pays et réciproquement. Dans cette activité, l'État assure également un rôle important.

3) Les limites de l'action publique dans la gestion des affaires économique-maritime de Saint-Pierre

Lucien-René Abenon dans son ouvrage sur le port de Saint-Pierre a souligné le manque d'unité et de cohérence de la gestion des affaires portuaires et maritimes par l'État. De nombreux services et entités œuvrent pour le commerce maritime telles que le service portuaire avec ses officiers de port, la Bourse de commerce, la Chambre de commerce, mais aussi les douanes pour ne citer que les principaux. Ces derniers fonctionnent de façon relativement autonomes les uns par rapport aux autres, et ni les gouverneurs de l'île, ni le maire de Saint-Pierre ne semblent avoir réussi à jouer un rôle d'autorité coordinatrice. Le remplacement des coffres d'amarrages de Saint-Pierre détruits suite au cyclone de 1891 constitue un véritable feuilleton que Lucien-René Abenon prend pour étude de cas²⁰³. Chacune des strates de l'organisation politique et administrative se renvoie l'affaire, qui ne finit par être réglée qu'en 1896.

Il ne semble pas qu'une politique de grands programmes portuaires a eu lieu à travers l'Empire français, à l'image des grands plans d'équipement portuaires de la Métropole de cette période. Le ministère de tutelle des colonies françaises, s'il s'intéresse et contrôle particulièrement les projets notamment au travers du Comité des travaux publics des colonies, nous y reviendrons, laisse une large part d'autonomie au niveau local dans les initiatives de développement des infrastructures.

Au plus haut niveau de la Martinique, c'est donc le gouverneur qui impulse les directions à suivre dans le développement portuaire. Ces considérations se remarquent particulièrement à l'occasion des discours d'ouverture des sessions du Conseil général. Cette assemblée locale inscrit

²⁰⁰ L. HENRIQUE (dir.), *Les colonies françaises, notices...*, op. cit., p. 83.

²⁰¹ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, op. cit., p. 51.

²⁰² Maurice NICOLAS, *La Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique au fil de l'Histoire*, s. l., s. n., s. d.

²⁰³ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, op. cit., p. 33.

les dépenses projetées et définit les actions à réaliser par l'administration. L'étude des délibérations Conseil général, ainsi que des budgets affairant, ne permet cependant pas de mettre au jour une vision politique d'ensemble. Les discussions ne portent bien souvent que sur des points de détails sans poursuite de projets particuliers. C'est ce qui fait dire à Lucien-René Abenon que les problématiques du port ne sont gérées que sous l'angle budgétaire²⁰⁴.

Bien plus que les discours, c'est en effet l'analyse des budgets qui est révélatrice de cet état de fait. Les travaux pour améliorer la navigation et le commerce sont très limités et se concentrent sur l'entretien ou l'amélioration d'installations existantes. L'assemblée locale finance ainsi la réfection de l'entrepôt des douanes de Saint-Pierre en 1895²⁰⁵. Comme elle dispose d'une compétence sur toute l'île, elle fait également agrandir un ponton du front de mer de Fort-de-France la même année²⁰⁶.

Néanmoins en cette matière des travaux d'amélioration du port, dans une perspective différente du Conseil général, la municipalité de Saint-Pierre a très certainement joué un rôle non négligeable. La disparition des archives de la commune lors de l'éruption ne permet pas cependant de comprendre son action à cette période.

En matière maritime, malgré les difficultés des divers organismes étatiques à se coordonner, certains objectifs apparaissent néanmoins suivis avec constance.

Ainsi, l'amélioration de la sécurité de la navigation est une problématique récurrente. La protection des approches a nécessité l'installation de phares, tel que celui de la Pointe de la Caravelle, qui annonce l'île aux navigateurs approchant par l'ouest. Toujours à l'ouest, ce sont certaines passes traversant les coraux du littoral atlantique qui ont été balisées²⁰⁷. Une part importante du trafic maritime approche en effet l'île par l'ouest, alors même que c'est la partie de la côte la plus délicate.

La protection des recettes fiscales de l'État est également un point d'attention de la colonie. L'administration des douanes, qui dispose de vecteurs maritimes à travers différentes petites embarcations, mais surtout deux pataches, effectue un travail important de lutte contre la contrebande. Cette activité de surveillance est importante. En 1888 le service a effectué 1.601 patrouilles, soit en moyenne quatre par jours. Cela représente 6.552 heures de navigation de jours, et 3.017 heures de nuit²⁰⁸. Par ailleurs, la présence des douanes sur les quais de Saint-Pierre permet de s'assurer que chaque denrée transportée par la mer dispose de son manifeste conforme²⁰⁹.

Le gouverneur, à l'occasion du discours introductif de la session du Conseil général de 1900,

²⁰⁴ *Ibid.*, p. 45.

²⁰⁵ *Budget de la Martinique*, 1895, *op. cit.*, p. 101.

²⁰⁶ *Ibid.*, p. 103.

²⁰⁷ *Budget de la Martinique*, 1893, *op. cit.*, p. 55.

²⁰⁸ ADM, 1Mi1287, carton 24, dossier 204, Administration des douanes, Rapport général de service, 4e trimestre 1889.

²⁰⁹ *Ibid.*

et alors qu'une réduction des effectifs douaniers est envisagée, fait remarquer l'activité notable de la contrebande. « En raison du voisinage de possessions étrangères importantes, du développement du littoral de l'île, de facilités d'atterrissage qu'il présente et de la difficulté des communications par voie de terre, une recrudescence de la contrebande risquerait d'être la conséquence immédiate de toute réduction irréfléchie du personnel douanier, de toute défaillance dans la surveillance de nos côtes »²¹⁰.

Plus largement, il est donc difficile de parler d'un désintérêt de l'action publique en Martinique, et tout particulièrement à Saint-Pierre, sur le plan maritime et portuaire. L'État à ses différents niveaux, agit sur la sécurité de la navigation, il régule le trafic dans les ports, lutte contre la contrebande maritime, subventionne certaines lignes, forme de futurs marins, mais également entretient les installations portuaires existantes. Ces activités ne sont pas exhaustives. Néanmoins il apparaît en prenant du recul, la faiblesse de la coordination au sein de l'administration locale sur ces affaires. Plus largement, c'est la mer et toutes les activités qu'elle supporte, dont la navigation commerciale se trouve au premier plan, qui n'est jamais abordée avec du recul. Cette situation bloque toute mise en place de projets à moyen ou long terme pour le développement portuaire de l'île. Saint-Pierre, bien plus nettement que Fort-de-France d'ailleurs, sur laquelle nous reviendrons, ne bénéficie pas d'une politique éclairée de développement portuaire.

C. L'organisation spatiale de la ville au service de la mer

Au travers de l'organisation générale de la ville de Saint-Pierre, il s'observe un continuum qui structure toute l'activité maritime et commerciale de la cité. La configuration structurelle de la baie conditionne l'activité maritime qui s'y déroule. Cette activité est particulièrement marquée par les méthodes de rupture de charge employées le long du littoral. Certains quartiers de cette ville, qui borde la baie tout en longueur, occupent une place prépondérante dans l'activité du port.

1) Une baie ouverte vers le large

La baie de Saint-Pierre présente dans son ensemble une situation favorable à la circulation maritime. Cette situation est due à l'orientation d'est en ouest des alizés permettant un plan d'eau très souvent calme à ses abords. Son inconvénient majeur réside dans sa large exposition à la mer des Caraïbes, qui peut entraîner durant la période d'hivernage des désastres provoqués par les cyclones.

Son littoral offre à la mer une longue plage qui court du nord de la ville jusque dans le sud. Les fonds qui lui font face se présentent comme un large plateau dont les fonds déclinent inégalement, avant de plonger brusquement plus au large. Le meilleur mouillage de la rade se situe

²¹⁰ DCGM, session ordinaire de novembre 1900, 1ère séance du 6 novembre 1900, p. 11.

sur le plateau du Carbet en face de la ville. Autour de la place Bertin, qui constitue le cœur du commerce pierrotin, le rivage est accore et impose « de mouiller à moins d'une encâblure et demie de la plage, et d'amarrer les navires par derrière sur des ancrs qu'on porte à terre »²¹¹.

Liliane Chauleau rapporte qu'un projet d'entourer une partie du plan d'eau de Saint-Pierre a été porté par un dénommé Bouffer en 1776²¹². Il s'agit de construire une digue protégeant les navires de commerce. C'est à notre connaissance le seul projet de ce type pour Saint-Pierre. La configuration du littoral exigeant des travaux considérables pour le placer à l'abri, le projet n'a pas abouti.

Afin de faciliter les manœuvres des navires en rade et pour limiter l'emprise au fond provoquée par les mouillages sur ancrs, un certain nombre de coffres ont été installés. Ces coffres, parce qu'ils constituent la principale réponse de la colonie aux inconvénients du mouillage en rade sur Saint-Pierre, représentent un point de crispation notable dont les sources font régulièrement mention. L'étude de l'action de l'État dans la gestion des affaires économique-maritimes de Saint-Pierre a été l'occasion de s'en faire l'écho.

Cet encombrement du port pousse le Conseil général à limiter la durée de station aux coffres de la colonie, en tentant cependant de ne pas nuire aux intérêts du commerce. C'est ce qui incite le Conseil général à porter, par arrêté du 11 novembre 1876, la limitation de la durée de station sur les coffres de trois à cinq jours. Cet encombrement n'est cependant jamais résolu, puisque la Compagnie Générale Transatlantique envisage en 1900 de fermer ses escales dans la ville du nord en raison du manque de bouées d'amarrages²¹³.

La communication des autorités portuaires vers les navires dans la baie est assurée via différents canots, mais également par le sémaphore de la place Bertin accolé au phare²¹⁴. Ce sémaphore est lié au sémaphore de Morne Folie, situé au nord de la ville, qui permet une allonge de la distance de communication avec les bâtiments en approche de Saint-Pierre par le nord. Cet axe d'approche est celui privilégié pour les navires en provenance de l'Europe.

Les dispositions favorables à la navigation et aux escales des navires, de par le régime des vents et la configuration des fonds ont, malgré certaines contraintes, contribué à faire de Saint-Pierre une place maritime de première importance dans l'île.

Les autorités y ont régulé l'activité du port afin de limiter les effets de ces contraintes, tentant de mettre en exergue ses qualités. Cependant, jusqu'à sa destruction, Saint-Pierre ne semble pas avoir trouvée, ni même cherchée à le faire, de solutions aux problématiques d'encombrement de

²¹¹ M.-P. MONNIER, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un mémoire sur les opérations hydrologiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, Paris, Imprimerie Royale, 1828, p. 141.

²¹² Voir L.CHAULEAU, *Il était une fois Saint-Pierre*, Carbet (Martinique), Société des amis des archives et de la recherche sur le patrimoine culturel des Antilles, 1994, 122 p.

²¹³ *Les Antilles*, 24 janvier 1900, citant *Le Sémaphore de Marseille*.

²¹⁴ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 42.

sa baie. A la même période, Fort-de-France émerge comme port avec les développements d'infrastructures portuaires, telles que des quais liés à la Compagnie Générale Transatlantique. Ces infrastructures permettent de s'affranchir des contraintes d'un mouillage, qui exige des transbordements nombreux du navire vers la côte, comme c'est le cas à Saint-Pierre.

2) *L'organisation de la rupture de charge dans la baie*

Les ruptures de charges qui impliquent des moyens maritimes sont au fondement de l'activité économique portuaire.

Caractériser la rupture de charge à Saint-Pierre dans cette fin de XIXe siècle impose de prendre un recul vis-à-vis de ce que sont les ports en Europe à cette même période. Bruno Marnot observe dans le développement du port moderne « un changement de physionomie qui lui fit perdre ce caractère partiellement "naturel" qu'on pouvait encore lui reconnaître dans les premières décennies du XIXe siècle »²¹⁵. Les rivages sont dissimulés par de grands appontements en bétons rectilignes que l'on recouvre d'outillages, tandis que des complexes industriels et tertiaires se développent sur les arrières du port.

Si l'on observe bien une industrialisation de Saint-Pierre avec l'essor important du rhum, on ne peut pas comparer ce développement avec celui en cours dans de nombreux ports européens, même les plus modestes.

« Un certain nombre de jetées en bois, formées de pieux, de troncs de cocotiers ou autres arbres, enfoncés dans la mer, assemblées par de grosses poutres et recouvertes de planches, sont ce qu'on appelle à Saint-Pierre les quais »²¹⁶. Derrière cette vision quelque peu caricaturale du port se cache une réalité concrète. Le port ne dispose pas d'autres infrastructures que des jetées permettant aux navires à faible tirant d'eau d'approcher pour charger et décharger. Les navires à fort tirant d'eau ne peuvent prendre ou déposer leurs marchandises sans aide extérieure. Estimer le nombre de ces appontements est délicat. Les sources sont discrètes à ce sujet, tout au plus, elles précisent qu'ils sont nombreux²¹⁷. Lucien-René Abenon parvient à en dénombrer au moins six²¹⁸.

Au-delà de ces appontements, la légère déclivité des plages permet à certaines d'être pavées. Elles servent alors de cale d'embarquement et de débarquement pour les marchandises. La place Bertin, au cœur de la ville, en est le meilleur exemple.

La configuration du port de Saint-Pierre contraint les navires d'une certaine taille de mouiller dans la baie ou à prendre un coffre. Cette situation impose l'utilisation importante de petites embarcations afin d'assurer le chargement et le déchargement. Ces mouvements d'allèges, gabarres,

²¹⁵ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, op. cit., p. 215.

²¹⁶ Marcel DUMORET, *La Martinique en ce temps-là : au pays du sucre*, 1989, Fort-de-France, Desormeaux, p. 5.

²¹⁷ L. HENRIQUE (dir.), *Les colonies françaises, notices...*, op. cit., p. 48.

²¹⁸ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, op. cit., p. 39.

gros-bois ou autres pirogues ont un rôle clé dans l'organisation du port de Saint-Pierre. Leurs allers et venues depuis les cales, plages et appontements de la ville vers les navires en rade, assurent la fonction de rupture de charge qui est au cœur de l'activité du port.

Une photographie d'un auteur non-identifié, en provenance de l'École coloniale et conservée aux ANOM met en évidence cette activité (photographie 4). Alors que l'on observe les navires amarrés à très courte distance du rivage par l'arrière, de petites embarcations sont chargées et déchargées sur le rivage. Ce sont ces embarcations de ce type qui assurent le transfert des cargaisons de la ville jusqu'aux navires dans la baie.

4. Embarquement de marchandises sur le front de mer de Saint-Pierre (~1900)



Source : ANOM 8Fi48/9

Bruno Marnot souligne que les conditions de transbordement par gabarres dans les ports dépourvus de quais «s'avèrent de moins en moins compatibles avec les nouvelles conditions d'exploitation des navires qui exigeaient toujours plus de célérité dans les manutentions»²¹⁹. Sur ce registre Fort-de-France apparaît à nouveau comme précurseur en Martinique en raison du développement de ses quais. Malgré cela, le port de Saint-Pierre continue d'être à la fin du XIXe siècle le port emportant la plus grande partie de l'activité maritime. Cette activité est

²¹⁹ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, op. cit., p. 221.

particulièrement concentrée autour du quartier du Mouillage.

3) La concentration de l'activité commerciale et maritime dans le quartier du Mouillage

En arrivant de la mer, le voyageur aperçoit derrière les nombreux navires mouillés dans la baie de Saint-Pierre une ville qui s'étend en demi-cercle sur la côte et qui se hisse sur la partie basse du flanc de la Montagne Pelée (annexe VI). La ville présente du nord au sud trois quartiers dont les deux extrémités constituent les plus anciennes parties de la ville²²⁰.

Elle est bordée au nord par le vieux quartier du Fort qui remonte au XVIIe siècle. Cette partie de Saint-Pierre doit d'ailleurs son nom au fortin édifié par les premiers colons. C'est un quartier chic et salubre grâce à sa bonne exposition aux vents d'est due au relief de la Montagne Pelée. Dans la fin du XIXe siècle, plusieurs rhumeries viennent s'installer le long de son rivage.

Le Centre est situé, comme son nom le précise, dans la partie centrale de la ville. C'est le quartier le plus récent. Il prend sa formation autour de son Église construite en 1827. Cette partie de la ville relie le quartier du Fort au nord au Mouillage qui est le quartier sud de Saint-Pierre.

Le cœur du Mouillage bat sur la place Bertin. Cette dernière constitue le siège de la vie commerciale et portuaire de toute la cité. Malgré cette situation, le Mouillage est un quartier de contrastes qui, abritant une partie de la classe moyenne pierrotine, abrite aussi l'essentiel des classes populaires de la ville.

Cette place Bertin donne sur le front de mer à ciel ouvert. C'est là où sont stockées une partie des marchandises dans l'attente de leur chargement. La Chambre de commerce de la ville y est adjacente. Derrière cet ensemble de nombreux entrepôts et maisons de commerce trouvent leur place dans le tissu urbain.

Cette concentration des lieux aux fonctions économiques dans cet espace restreint du quartier du Mouillage lui procure une activité souvent relatée par les contemporains. « Il faut recevoir et expédier le sucre et le rhum, le café et le cacao, emmagasiner les marchandises venues de France, parlementer avec la douane [...]. Le va-et-vient des denrées qui sortent et celles qui entrent [...], le tumulte des transactions ne s'apaise que le soir, et encore, dans les conversations du cercle où se rencontrent les négociants, on continue de faire des affaires, on prépare celle du lendemain »²²¹.

La ville portuaire de Saint-Pierre permet la coexistence dans un seul tissu urbain de l'appareil portuaire avec le reste de la cité. Ses magasins sont disséminés dans les rues de la ville, bien que concentrés dans le quartier du Mouillage. Cette configuration qui s'observe disparaît

²²⁰ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, op. cit., p. 34.

²²¹ M. MONCHOISY, « Les Antilles françaises en 1893 », dans *Revue des deux Mondes*, septembre 1893, p. 450, cité par L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, op. cit., 52.

progressivement au cours du XIXe siècle dans les autres ports, avec l'utilisation d'espaces dédiés à l'activité portuaire afin de fluidifier les flux de navires et marchandises. Saint-Pierre, en plus de ses caractéristiques de port colonial, est également configurée comme les ports dans lesquels l'impact de la révolution industrielle n'a pas entraîné un changement de physionomie majeur²²².

III. La prédominance de Saint-Pierre dans les échanges avec un avant-pays en reconfiguration

L'avant-pays d'un port se caractérise par la durabilité et l'intensité des échanges qui sont entretenus avec des espaces maritimes et leurs ports. Cet avant-pays peut inclure l'espace terrestre situé derrière ces ports²²³. Entre son activité d'exportation et le développement de la navigation de ligne, la Martinique s'insère dans la mondialisation du commerce maritime. Dans ces échanges avec l'avant-pays de la Martinique, Saint-Pierre occupe naturellement une place fondamentale compte tenu de sa prépondérance dans l'île. Cet avant-pays est néanmoins dans une phase de reconfiguration en raison de la diminution des échanges régionaux de la Martinique.

A. L'inscription de la Martinique dans le commerce maritime mondial

A la fin du XIXe siècle la Martinique s'inscrit dans la tendance de mondialisation de l'économie maritime. Une certaine continuité s'observe dans ses liens maritimes. Ils sont profondément marqués par le cœur même de son économie basée sur la production du sucre et du rhum. Néanmoins l'irruption de nouvelles modalités d'usage de l'espace maritime, avec la navigation de ligne, insère l'île dans un réseau maritime qui lui ouvre de nouveaux horizons. Enfin, le développement du second Empire colonial français fait évoluer la place de la Martinique au sein de cet ensemble territorial dans lequel le commerce maritime est prépondérant.

1) Des exportations marquées par le commerce du sucre et du rhum vers la Métropole

Les fonds d'archives mis au jour pour l'étude n'ont pas permis de réaliser une étude sérielle des tendances fondamentales de l'avant-pays martiniquais. L'étude de la rubrique coloniale de l'*Annuaire statistique de la France*²²⁴ par exemple, ne contient que les flux du commerce et de la navigation entre la Martinique et la Métropole, et non les relations commerciales de la Martinique dans son ensemble. Cet état de fait est identique dans les différentes éditions du *Tableau général de du commerce et de la navigation*. Les données chiffrées qui disposent d'un point de vue centré sur

²²² B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 215.

²²³ Jacques MARCADON, « Le concept d'avant-pays marin : approche méthodologique », dans J. Charlier (dir.), *Ports et mers, Mélanges maritimes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, 1986, pp. 47-57.

²²⁴ *Annuaire statistique de la France*, Paris, ministère de l'agriculture et du commerce, Imprimerie nationale, 1878-1924.

la Martinique sont rares.

Cette situation implique de recourir à des données parcellaires pour dresser le tableau de l'avant-pays martiniquais dans la décennie qui précède la catastrophe de 1902. Ces données statistiques éparées ne permettent pas d'établir de tendances fondamentales. Cependant elles permettent de saisir la répartition des activités du commerce et la composition de l'avant-pays de la Martinique.

L'étude des différentes éditions de l'*Annuaire de la Martinique* permet de mettre au jour, pour les années 1891 et 1896, la balance des flux du commerce martiniquais. La variable retenue pour cette analyse est la valeur des chargements des navires à leur arrivée et à leur départ. Afin de permettre une lecture aisée du tableau, la variable valeur a été placée en pourcentage de la valeur totale des chargements à l'importation et à l'exportation (tableau 9).

9. Balance d'entrées et de sorties du commerce de la Martinique en valeur (1891-1896)

		1 891		1 896	
Importation					
Origine des marchandises	Provenance des bâtiments	%	Total	%	Total
Françaises	Métropole	31,9%	34,7%	40,7%	46,5%
	Colonies	2,7%		5,8%	
Étrangères	Empire	6,4%	65,3%	2,8%	53,5%
	<i>dont Métropole</i>	5,2%		2,4%	
	<i>dont colonies</i>	1,1%		0,4%	
	Pays étrangers	59,0%		50,7%	
	<i>dont États-Unis</i>	25,4%		30,6%	
Valeur totale des chargements (francs)		33 659 878		22 939 385	
Exportation					
Origine des marchandises	Destination des bâtiments	%	Total	%	Total
Denrées du crû	Empire	85,6%	85,7%	82,4%	82,5%
	<i>dont Métropole</i>	85,4%		81,6%	
	<i>dont colonies</i>	0,1%		0,9%	
	Pays étrangers	0,1%		0,1%	
Françaises	Empire	4,2%	6,1%	9,1%	10,9%
	<i>dont Métropole</i>	3,6%		7,3%	
	<i>dont colonies</i>	0,7%		1,7%	
	Pays étrangers	1,8%		1,8%	
Étrangères	Empire	4,2%	8,2%	3,4%	6,6%
	<i>dont Métropole</i>	3,6%		3,3%	
	<i>dont colonies</i>	0,5%		0,1%	
	Pays étrangers	4,1%		3,2%	
Valeur totale des chargements (francs)		22 939 385		21 398 957	

Source : D'après *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1892 et 1897.

En 1891, la Martinique importe 33.659.878 francs de marchandises. Ces importations sont très majoritairement étrangères et pèsent ainsi pour 65,3% du total de la valeur importée. Les États-Unis occupent une place particulière dans les importations étrangères, puisqu'ils représentent 25,4% de la valeur des importations. C'est presque autant que la France qui représente 31,9% des

importations en valeur.

Ces flux de marchandises avec l'étranger, analysés sous le prisme de la valeur des chargements, ne concernent cependant que les importations. S'agissant des exportations, celles-ci sont en très grande partie destinées à la Métropole. L'extrême majorité d'entre-elles concernent les denrées produites en Martinique. Ainsi en 1891, 85,4% de la valeur exportée concerne un flux de denrées du crû vers la Métropole. L'exportation en dehors de l'Empire de denrées du crû ne concerne que 0,1% de la valeur totale exportée.

L'étude des résultats de l'année 1896 permet de mettre en exergue les effets de la réforme douanière de 1892. La valeur totale des chargements importés évolue de 33.659.878 francs en 1891, à 22.939.385 francs en 1896. La part des importations de France reste stable, de 10.741.246 francs en 1891 à 9.320.684 francs en 1896. C'est la très nette diminution du commerce avec l'étranger qui impacte le commerce sur cette période. Ainsi la valeur importée de l'étranger passe de 19.852.032 francs en 1891, à 11.605.177 francs en 1896. Mécaniquement la part du commerce étranger dans le total de la valeur importée passe de 65,3% en 1891, à 53,5% en 1896.

La valeur importée des Etats-Unis diminue peu dans cette analyse comparée entre 1891 et 1896. Elle passe ainsi de 8.549.609 francs à 7.019.452 francs, et sa part dans les importations martiniquaise augmente de 25,4% à 30,6%. En effet des exceptions dans le régime douanier sont réalisées pour ne pas couper une île dont le commerce intérieur dépend considérablement de ses importations.

Ces aménagements sont liés aux réactions provoquées par la réforme douanière de 1892²²⁵. Le caractère massif des importations de l'étranger ne peut être changé par une loi, au risque de plonger la Martinique dans une crise d'approvisionnement.

Les effets de la réforme douanière semblent avoir un impact limité sur les exportations. Celles-ci restent stables avec des proportions similaires en 1896 en rapport avec l'année 1891. Cela s'explique par un flux d'exportation déjà majoritairement orienté de la Martinique vers la Métropole.

Cette analyse par le prisme de la valeur, est utilement complétée par l'étude du mouvement de la navigation, avec la balance des entrées et sorties des navires (tableau 10). On constate la faiblesse du nombre des mouvements entre la Métropole et l'île, en rapport aux mouvements en provenance de pays étrangers. Ainsi seuls 13,4% des navires à l'entrée dans la colonie proviennent de Métropole, contre 75,1% de navires venant de pays étrangers en 1891. Or cette même année la Métropole représente 31,9% de la valeur totale des marchandises importées. Ce décalage permet de saisir la forte valeur ajoutée des marchandises à l'importation depuis la France métropolitaine.

²²⁵ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 81.

10. Balance d'entrées et de sorties des mouvements de la navigation (1891-1896)

	1 891	1 896
Entrées		
Provenance des bâtiments	%	%
Empire	24,9%	38,0%
<i>dont Métropole</i>	13,4%	15,1%
<i>dont colonies</i>	11,5%	22,9%
Pays étrangers	75,1%	62,0%
<i>dont États-Unis</i>	13,4%	13,4%
Nombre total de bâtiments	925	689
Sorties		
Destination des bâtiments	%	%
Empire	31,2%	46,1%
<i>dont Métropole</i>	20,6%	23,4%
<i>dont colonies</i>	10,5%	22,8%
Pays étrangers	68,8%	53,9%
<i>dont États-Unis</i>	4,0%	3,4%
Nombre total de bâtiments	882	672

Source : D'après *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1892 et 1897.

Ce tableau met également en avant les nombreuses liaisons de la Martinique avec le reste des colonies de l'Empire français, là où une étude par la valeur des échanges ne fait pas ressortir ces mouvements. Ainsi en 1891, 11,5% des navires à l'entrée et 10,5% à la sortie, sur respectivement 925 et 882 mouvements, concernent des liaisons avec d'autres colonies françaises. En effet au sein de l'Empire, l'île importe de Saint-Pierre et Miquelon de la morue en quantité non négligeable. Mais elle entretient également des relations étroites avec la Guyane dont l'île alimente en partie le marché. Enfin et surtout les échanges avec son île sœur, la Guadeloupe, sont nombreux²²⁶.

Par ailleurs l'étude des mouvements des navires qui sortent de la Martinique est riche d'enseignements. Seuls 20,6% des mouvements de la navigation sont à destination de la Métropole en 1891, contre 68,8% de mouvements à destination de pays étrangers. L'analyse par la valeur des marchandises relève que 6,0% de la valeur des exportations est à destination de l'étranger en 1891, contre 92,7% vers la Métropole²²⁷. Cet écart considérable semble s'expliquer par la nature des échanges qu'entretient la Martinique avec ses partenaires commerciaux. Si elle importe les marchandises dont elle a besoin sur de nombreux marchés, aussi bien français mais surtout étrangers, elle exporte en majorité vers la Métropole. Compte-tenu de sa production locale très majoritairement tournée vers le sucre et le rhum dans une optique d'exportation, l'île doit maintenir un important niveau d'importation pour subvenir à ses besoins. Le marché local est ainsi alimenté de marchandises les plus diverses. Ses principaux partenaires commerciaux pour l'importation sont la Métropole, les États-Unis mais aussi le Royaume-Uni. Plus localement l'île entretient quelques relations commerciales avec les Antilles britanniques. Mais également Porto-Rico, le Vénézuéla,

²²⁶ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 69.

²²⁷ Cumul des lignes des exportations, vers l'étranger ou la Métropole, du tableau 9.

Cuba ou Haïti. Cette situation amène ainsi de nombreux bâtiments étrangers à décharger leurs marchandises pour alimenter le commerce local, mais à appareiller sans compléter leur cargaison sur l'île. La part des navires ayant une destination à l'étranger à l'appareillage apparaît ainsi considérable. Les navires qui se livrent au tramping participent également de l'importance du mouvement en provenance et vers l'étranger. Mais c'est également le développement de la navigation de ligne, avec de nombreuses et courtes escales sur le trajet, qui est à l'origine de ce constat. Ces navigations en tramping et de lignes constituent les méthodes d'exploitation privilégiées des routes maritimes pour la desserte des marchés ultramarins²²⁸.

2) L'insertion dans un réseau maritime par le développement de la navigation de ligne

Les bouleversements technologiques du XIXe siècle contribuent à façonner l'utilisation de l'espace maritime. Tout particulièrement l'application de la machine à vapeur à la navigation est un exemple éclatant et qui s'avère décisif dans la mutation du transport maritime.

L'utilisation des machines à vapeur sur les navires permet aux navires de s'affranchir pour une grande partie des contraintes de la navigation à la voile, pour laquelle les aléas du vent restent un déterminant fondamental de la rapidité du trajet. Au-delà de cette nouveauté technologique, une des innovations majeures de l'usage de l'espace maritime au XIXe siècle se trouve dans la formation des lignes²²⁹. Ce sont les mises en place de trajets réguliers sur des itinéraires spécifiques, avec des lieux de départ et de destination ainsi que des horaires fixés.

Cette modalité d'usage de la mer n'est pas une création de la marine à vapeur. Cependant la régularité de vitesse offerte par l'usage de ces navires, dont le maintien de cette vitesse durant les traversées est bien souvent une clause contractuelle, permet le développement de ce type d'organisation et sa systématisation à travers le monde²³⁰.

La transformation des flottes induite par cette rupture technologique a pour corollaire d'augmenter les coûts d'exploitation des navires. C'est pour répondre à ce besoin de financement que de puissantes sociétés de navigation font leur apparition. Bien que dotées de capitaux privés, ces sociétés constituent pour les États, à travers les subventions, un puissant moyen de modeler leur avant-pays. Cette dimension trouve particulièrement sa place dans le contexte de la seconde expansion coloniale. Pour la France qui cherche à mettre en réseau son Empire, la ligne constitue un outil primordial. Le rôle joué par la compagnie subventionnée des Messageries Maritimes dans la desserte des territoires éloignés du Levant est à ce sujet un bon exemple. Les remarquables travaux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes sur cette compagnie mettent en lumière l'action de cette

²²⁸ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, 2011, p. 57.

²²⁹ *Ibid.*, p. 58.

²³⁰ *Ibid.*, p. 59.

entreprise maritime²³¹.

La Martinique est également intégrée dans ce réseau des lignes maritimes françaises à travers la Compagnie Générale Transatlantique. Trois lignes relient ainsi l'île à la France métropolitaine à la fin du XIXe : Saint-Nazaire – Colon, Le Havre – Colon et Marseille – Colon²³². En assurant la liaison avec Colon, la ligne donne accès au chemin de fer interocéanique qui permet la desserte du Pacifique depuis le 28 janvier 1855.

La Martinique constitue une halte d'importance pour les navires de la compagnie en raison des facilités offertes par le port de Fort-de-France. Deux lignes annexes, constitués par des bâtiments de plus faible tonnage, assurent le lien entre ces lignes principales et d'autres destinations. Ces deux annexes lient la Martinique à Cayenne, mais également à Cuba²³³. Tous ces navires assurent le long de leurs trajets la desserte de nombreuses escales. Ainsi le ligne liant le Havre à Colon dessert Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Saint-Pierre, Fort-de-France, La Guayra, Porto-Cabello, Savanilla²³⁴.

Les lignes françaises ne sont pas seules à desservir la Martinique. Des navires américains assurent la liaison avec New-York. Des navires anglais relient l'île de la Barbade à Saint-Thomas²³⁵ avec escale en Martinique, permettant aux voyageurs de disposer des liaisons intercoloniales de l'Empire britannique sur les différents réseaux des îles.

Le développement de ces lignes permet à la Martinique de s'insérer dans un réseau maritime mondialisé sans précédent. Les possibilités de mise en relation avec différents territoires sont nombreuses et la diversité des itinéraires envisageables est importante. Ces caractéristiques techniques de connexité et de connectivité ont reposé sur des investissements lourds²³⁶ dont l'île bénéficie, en majeure partie grâce à la présence de la Compagnie Générale Transatlantique.

3) La marginalisation de la Martinique dans l'Empire

Le second mouvement d'expansion coloniale française et la mise en connexion de nombreux territoires étrangers par la mondialisation de l'économie, sont à l'origine d'un reclassement relatif de la place des vieilles colonies françaises dans l'Empire. Ce sujet est une source d'inquiétude qui revient régulièrement dans la correspondance ou les articles de presse locaux. Ce sentiment est mis

²³¹ Marie-Françoise BERNERON-COUVENHES, *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007, 840 p.

²³² Colon est une ville de l'actuel Panama. Il s'agit avant l'indépendance du Panama le 3 novembre 1903, d'une ville de la Grande Colombie.

²³³ ADM, 1Mi1332, carton 93, dossier 785, Notice sur les ports de Saint-Pierre et Fort-de-France destinée au cabinet du ministre des Colonies, est. 1901.

²³⁴ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 347.

²³⁵ *Ibid.*, p. 344.

²³⁶ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 61.

en valeur par Emmanuel Terrée-Potino dans son introduction aux problèmes politiques et sociaux²³⁷ de *l'Historial Antillais*. Les Antilles peuvent apparaître pour des investisseurs comme des territoires exigus où les potentialités sont limitées face aux grandes entreprises de colonisation en Afrique et en Indochine notamment. C'est une situation que des contemporains constatent avec amertume. Dans le premier Empire colonial français la Martinique a occupé une place prépondérante pour le commerce de certaines denrées telles que le sucre, sur lequel son influence n'apparaît plus que marginale à la fin du XIXe siècle. Pourtant les affaires coloniales n'ont jamais été autant à l'ordre du jour et la gestion de ces affaires a même été érigée en ministère depuis 1894.

Au-delà de cette crainte de déclassement au sein de l'ensemble des territoires français, l'île redoute également de perdre son rang face aux autres colonies étrangères de l'arc caribéen. C'est dans une lettre au ministre des Colonies du 14 juin 1886 que Vincent Allègre, gouverneur de Martinique, fait part de son inquiétude face aux travaux réalisés dans le port anglais de Sainte-Lucie²³⁸. L'île voisine pourrait attirer une partie du trafic commercial de Martinique.

Ce regard de la Martinique sur elle-même, sur sa place dans le nouvel ensemble colonial que la France bâtit mais également dans le contexte de mondialisation de l'économie, gagne à être examiné à travers les statistiques décennales du commerce de la France. Leur étude permet une prise de recul et une mise en perspective de la Martinique par rapport au reste de l'Empire.

L'établissement d'une moyenne quinquennale du commerce total de chaque colonie et le calcul de la part de chacune d'entre-elles au sein de l'Empire, permet de mettre en relief le poids économique de celles-ci. La période 1896-1900 a été retenue pour mettre au jour la Martinique à la veille des destructions de l'éruption de 1902.

Toute mise en balance d'un tel ensemble géographique ne peut-être que discutable en raison du caractère administrativement protéiforme des territoires administrés par la France²³⁹. Les protectorats avec qui la France dispose d'accords économiques doivent-ils entrer dans cette analyse ? L'Algérie, départementalisée en 1848, doit-elle également être prise en compte ? Le choix retenu dans cette analyse est donc celui du ministère des Colonies dans sa publication sur le commerce des colonies françaises (tableau 11).

Le commerce total de l'ensemble des colonies françaises est marqué par le poids très important de l'Indochine. Moyenné sur 1896 à 1900, ce territoire asiatique représente 40,8% du commerce total des colonies françaises. Bien que loin derrière en terme de valeur de commerce, la Martinique apparaît comme une colonie dotée d'un poids commercial non négligeable. Placée en

²³⁷ E. TERREE-POTINO, « Introduction : problèmes politiques et sociaux », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'Historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 305

²³⁸ ADM, 1Mi1332, carton 93, dossier 784, Lettre du gouverneur de la Martinique au ministre des Colonies, 14 juin 1886.

²³⁹ Voir I. SURUN (dir.), *Les sociétés coloniales...*, *op. cit.*, pp. 100-115.

troisième position, elle concentre 7,9% du commerce sur la même période. Pour fournir un ordre d'idée, en stricts termes de valeurs, elle a un poids similaire à la Nouvelle-Calédonie, la Côte d'Ivoire et la Guyane réunies.

11. Part de chaque colonie dans la moyenne quinquennale du commerce total des colonies françaises (1896-1900)

Colonie	Part de la colonie
Indochine	40,8%
Sénégal, Haut-Sénégal et Niger	9,1%
Martinique	7,9%
Réunion	6,6%
Guadeloupe et dépendances	6,1%
Madagascar et dépendances	5,2%
Saint-Pierre et Miquelon	4,0%
Dahomey	3,3%
Nouvelle-Calédonie et dépendances	3,0%
Guinée française	2,9%
Guyane française	2,9%
Établissements français de l'Inde	2,4%
Congo français et dépendances	2,0%
Côte d'Ivoire	1,8%
Établissements français de l'Océanie	1,1%
Côte française des Somalis	0,5%
Mayotte et dépendances	0,3%
Moyenne quinquennale du commerce total (francs)	588 305 841

Source : D'après *Statistiques décennales du commerce des colonies françaises (1896-1905)*, t. 1, Paris, Bureau de vente des publications coloniales officielles, 1910, p. 52.

Cependant le second mouvement d'expansion colonial provoque un recul relatif de la Martinique au sein des territoires français. Après les campagnes napoléoniennes, le traité de Paris de 1814 rend à la France les cinq comptoirs de l'Inde, l'île Bourbon²⁴⁰, les emprises du Sénégal, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Guyane, la Guadeloupe et ses dépendances ainsi que la Martinique. L'expansion considérable de l'Empire dans la seconde moitié du XIXe siècle provoque alors une marginalisation des « vieilles colonies » au sein de l'ensemble territorial. La Martinique, et elle n'est pas la seule, apparaît alors comme l'un des nombreux territoires à administrer. Elle n'est comparativement plus la perle qu'elle a pu être durant l'Ancien-Régime vis-à-vis des autres territoires.

La comparaison avec les autres territoires de l'Empire mérite cependant d'être poussée plus en avant. Les principales exportations de la Martinique sont le sucre, le rhum, le cacao et dans une moindre mesure le café. En relevant les principaux exportateurs de chaque denrée au sein de l'Empire, on peut mieux saisir la répartition des rôles de production dans le nouveau marché en partie cloisonné créé par la réforme douanière de 1892 (tableau 12).

²⁴⁰ La Réunion.

Produit majeur d'exportation pour la Martinique, la production du sucre colonial est concentrée entre celles que l'on surnomme les trois « vieilles colonies » de l'Empire : la Martinique, la Guadeloupe et ses dépendances ainsi que la Réunion. À elles seules, elles réunissent 98,8% des exportations de sucre de l'ensemble colonial français sur la période 1896-1900. La répartition des exportations entre ces trois îles est très similaire puisque chacune pèse pour près d'1/3 des exportations dans l'ensemble.

12. Part des principales exportations de la Martinique sur les exportations totales de l'Empire (1896-1900)

Échantillon de colonies	Denrées			
	Sucre	Rhum	Cacao	Café
Martinique	29,4%	79,4%	55,6%	1,1%
Congo français et dépendances	/	/	1,3%	3,2%
Côte d'Ivoire	/	/	/	3,0%
Guadeloupe et dépendances	33,4%	11,5%	41,3%	57,1%
Guyane	/	/	1,3%	/
Indochine	3,3%	/	/	/
Nouvelle-Calédonie et dépendances	/	/	/	25,5%
Réunion	32,7%	8,1%	/	4,4%
<i>Part totale de l'échantillon sur le total des exportations de l'Empire</i>	<i>98,8%</i>	<i>99,0%</i>	<i>99,5%</i>	<i>94,2%</i>
<i>Moyenne quinquennale d'exportation de la denrée</i>	<i>112 785 031</i>	<i>20 341 280</i>	<i>994 387</i>	<i>1 166 028</i>
	<i>kilogrammes</i>	<i>litres</i>	<i>kilogrammes</i>	<i>kilogrammes</i>

*L'utilisation du / indique le territoire a une part insignifiante dans l'exportation de la denrée concernée.

Source : D'après *Statistiques décennales du commerce des colonies françaises (1896-1905)*, t. 2, Paris, Bureau de vente des publications coloniales officielles, 1910.

Cette situation équilibrée ne se retrouve pas sur les exportations de rhum. Si ces trois colonies concentrent à elles seules 99,0% des exportations de l'Empire, la Martinique pèse pour 79,4% du total exporté. Sur cette moyenne quinquennale la Guadeloupe ne pèse que 11,5% du total, et 8,1% pour la Réunion. La place prépondérante sur le marché économique international du rhum martiniquais se retrouve sans surprise également au sein du marché impérial.

Au niveau des exportations martiniquaises, le cacao occupe une place secondaire face aux exportations de sucre et de rhum. Il est même bien souvent très discrètement abordé dans l'étude de l'économie martiniquaise à cette période. La mise en comparaison de cette denrée au sein des exportations totale de l'Empire est pourtant révélatrice de la place qu'occupe la Martinique dans cette production. Sur une moyenne quinquennale de près de mille tonnes d'exportation par an au sein de l'Empire sur la période 1896-1900, la Martinique concentre 55,6% de ces exportations. La Guadeloupe est l'autre grande exportatrice de cacao avec 41,3% des exportations. À eux deux, elles rassemblent 96,9% des exportations du marché colonial français.

Enfin le café, autre production secondaire de Martinique quoique bien plus faible que le cacao, ne concerne pour l'île qu'une part très faible des exportations au sein de l'Empire. La Guadeloupe assure 57,1% des exportations sur cette période, suivie de la Nouvelle-Calédonie avec

25,5% du total. La Martinique pour sa part ne concentre que 1,1% des exportations du café.

Cette mise en avant du poids de la Martinique à travers ses principales denrées exportées, permet de mieux saisir la manière dont celle-ci se place économiquement au sein de l'Empire français. On ne peut étudier l'histoire maritime sans comprendre les tenants et aboutissants économiques de ce qui met en branle les navires de commerce. La mer n'étant dans cette optique qu'un moyen de commercer. Cela est d'autant plus important que pour de nombreux territoires mis en avant ici, il s'agit d'îles, le commerce de denrées n'ayant alors pour moyen de circuler que l'espace maritime. L'activité commerciale a donc un impact indistinguable sur l'activité maritime dans un contexte insulaire, en comparaison avec un territoire rattaché à un continent où le commerce a d'autres voies de circulation que la mer.

Les denrées exportées par la Martinique, nous l'avons vu, sont destinées dans leur majorité à la France métropolitaine. Compte-tenu du faible niveau de discrimination des statistiques du commerce produites par l'administration de l'époque, tout au moins dans celles qui ont survécu au temps, la mise en lumière du commerce intercolonial n'est pas aisée. Celui-ci mérite pourtant une attention particulière. Le commerce de la morue, produit qui constitue une part de l'alimentation de base des habitants de Martinique, est intéressant à plus d'un titre.

Le commerce de la morue forme un commerce triangulaire entre la France métropolitaine, Saint-Pierre et Miquelon et la Martinique. C'est un commerce qui n'est pas nouveau, un rédacteur de la *Revue coloniale* en fait mention en 1858 en montrant la part prépondérante des exportations de morue séchée de Saint-Pierre et Miquelon vers les Antilles²⁴¹. Ainsi pour la campagne de pêche de 1856, il a été élevé 10.032 tonnes de morues séchées. Ce sont 5.299 tonnes du produit de cette campagne qui sont expédiées aux Antilles. L'auteur ne distinguant pas les îles françaises de la Caraïbe.

L'utilisation de la moyenne quinquennale de 1896-1900 permet de mettre en lumière ce commerce à la fin du XIXe siècle. Ainsi sur cette période la Martinique a importé en moyenne 4.332 tonnes de morues séchées par an. Dans le même temps les exportations de ce produit depuis Saint-Pierre et Miquelon se sont élevées à 34.306 tonnes par an. Si l'on ajoute la moyenne quinquennale de la Guadeloupe, l'importation des Antilles se monte à 8.164 tonnes en moyenne par année sur la période 1896-1900. La part relative des Antilles dans les exportations de Saint-Pierre et Miquelon est passée de 52,8% en 1856, à 23,8% sur la moyenne 1896-1900²⁴².

La Martinique, bien qu'elle dispose d'atouts commerciaux considérables et tient une place non négligeable au sein de l'Empire français, apparaît en voie de marginalisation relative par

²⁴¹ E. ROY (dir.), « Saint-Pierre et Miquelon », dans *Notice sur les Colonies françaises en 1858*, t. 20, extrait de la *Revue coloniale*, op. cit., p. 181.

²⁴² D'après *Statistiques décennales du commerce des colonies françaises (1896-1905)*, Paris, Ministère des colonies, Office colonial, Bureau des publications coloniales officielles, 1910, t. 1, p. 265, t. 2, p. 70.

rapport à l'ancienne position qu'elle occupait. Ces relations commerciales nombreuses avec différents marchés, que servent des routes maritimes établies vers de nombreuses destinations, se concentrent en Martinique principalement à Saint-Pierre.

B. Un port majeur dans les échanges avec l'avant-pays marqué par le caractère cyclique des exportations de l'île

Le commerce maritime auquel se livre la Martinique est en grande partie mené par Saint-Pierre. La place de la ville est fondamentale dans les liaisons maritimes entretenues avec l'avant-pays martiniquais. Ces liaisons maritimes, en raison du caractère cyclique de la production sucrière, ne sont pas constantes dans l'année et varient en volume.

1) La prédominance de Saint-Pierre dans les liaisons maritimes avec l'avant-pays martiniquais

Dans son étude consacrée à Saint-Pierre, Lucien-René Abenon souligne la place occupée par la ville portuaire dans le trafic maritime. Elle concentre le commerce des navires en provenance de nombreux pays lointains, mais elle est également au cœur des liaisons avec les îles environnantes²⁴³.

La mise au jour d'un fragment d'archives de la douane de Martinique permet de mettre en lumière de façon chiffrée l'articulation de ce trafic²⁴⁴. Il s'agit de la même source que celle utilisée plus haut pour établir l'importance de chaque port de l'île en terme de trafic maritime. Cette fois-ci l'état de l'archive, dans les données qu'elle contient, ne permet d'utiliser que la période 1895-1897. Une lecture par ville en fonction de la provenance et de la destination des bâtiments permet de tenter de comprendre plus finement l'avant-pays de chaque port. Compte-tenu de la faiblesse statistique des ports de la Trinité, du François et du Marin, plutôt que de les exclure de l'analyse, nous avons fait le choix de les regrouper sous l'appellation « ports secondaires ».

Saint-Pierre domine le commerce maritime en Martinique et c'est sans surprise qu'elle accapare 62% du trafic en provenance de l'étranger, là où Fort-de-France ne représente que 32% (graphique 3). Cette dernière apparaît proportionnellement comme un port de choix pour les navires en provenance de France métropolitaine, puisque 55% des navires qui en proviennent y font escale. Les 45% restant de navires en provenance de Métropole effectuent leur escale à Saint-Pierre. L'importance de ces navires à Fort-de-France est très certainement liée à l'activité de la Compagnie Générale Transatlantique.

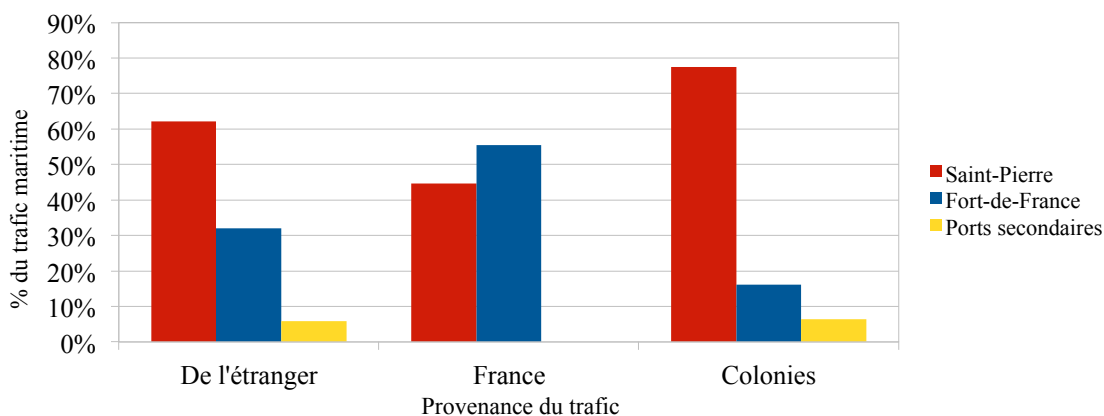
La différence la plus nette entre la répartition des trafics s'observe sur le trafic intercolonial. Saint-Pierre absorbe 77% du trafic en provenance des autres colonies françaises. La Martinique constitue en effet pour les colonies de la région un marché non négligeable pour l'écoulement de

²⁴³ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 85.

²⁴⁴ ADM, 1Mi1287, carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

certaines marchandises. C'est le cas de la mélasse notamment, qui entre dans le processus de fabrication du rhum.

3. Répartition du trafic maritime des villes en fonction de sa provenance (1895-1897)



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207.
Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

Ces tendances de répartition du trafic maritime se retrouvent dans des proportions similaires lorsque l'on étudie les destinations des navires au départ. (graphique 4).

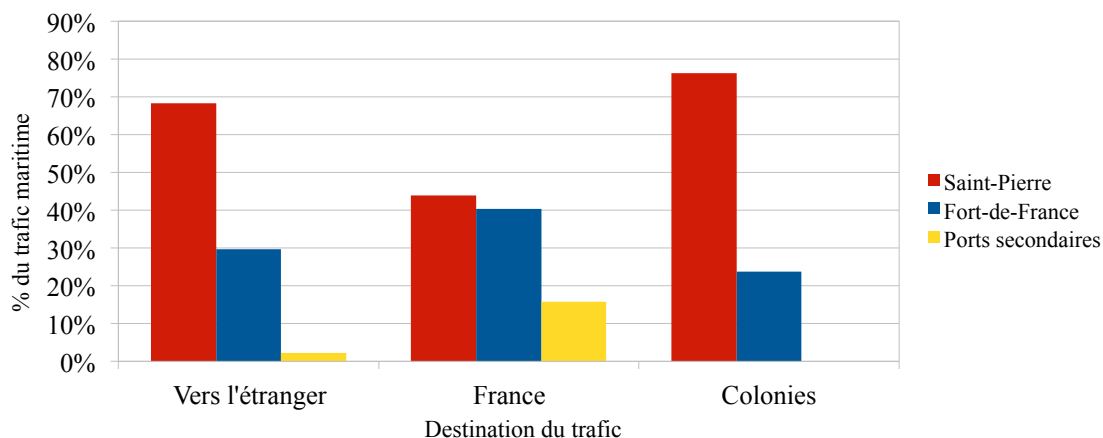
Dans les ports secondaires, 16% du trafic au départ se dirige vers la France. Dans l'étude menée plus haut de la valeur exportée de l'île²⁴⁵, le commerce de denrées du crû vers la Métropole constitue 81,6% de la valeur exportée en 1896. Cette part de 16% de trafic, au départ des ports secondaires, laisse apparaître ces exportations, de sucre notamment, au départ des zones de production de la côte est et sud-est de la Martinique. L'écart entre ces deux données a pour origine les dimensions très différentes d'une étude par les parcours des marchandises ou par les parcours des navires. La première met en lumière l'avant-pays sous un angle commercial, celui avec lequel la Martinique entretient des liens étroits pour son approvisionnement et l'écoulement de ses produits. Le second rend compte du trajet des navires, parfois difficiles à interpréter dans le cadre de bâtiments se livrant au tramping par exemple. Cette seconde dimension complète néanmoins utilement le première en faisant apparaître le circuit des vecteurs qui transportent les marchandises.

Cette étude à l'échelle de l'île met en lumière comment l'origine géographique du trafic se ventile dans les ports de la colonie à l'arrivée et comment celui-ci s'éclate au départ. Cela laisse apparaître les grands rôles de chaque port dans la colonie. Très nettement Saint-Pierre concentre le commerce intercolonial ainsi qu'avec les pays étranger pour la Martinique. Fort-de-France dispose d'une activité plus tournée vers l'accueil des lignes maritimes. Les ports secondaires ne semblent

²⁴⁵ Voir tableau 9.

avoir qu'une fonction d'exportation des denrées produites dans leurs alentours.

4. Répartition du trafic maritime des villes en fonction de sa destination (1895-1897)

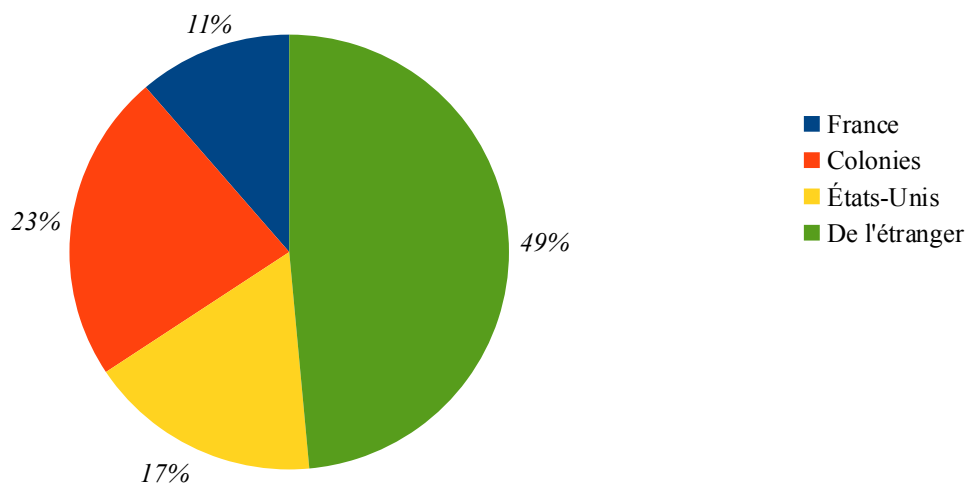


Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

A présent, une étude centrée sur chaque port avec la ventilation du trafic au départ et à l'arrivée, permet de mieux saisir au sein de chaque ville l'horizon maritime de ses activités.

Bien que Saint-Pierre concentre à l'échelle de la Martinique 77% du trafic en provenance d'autres colonies françaises (graphique 4), cela ne représente que 23% de son trafic entrant (graphique 5). En effet, la majorité des navires à y faire escale proviennent de l'étranger, soit 66%. Cette part inclut 17% de navires en provenance des États-Unis, avec lesquels la Martinique entretient des relations commerciales privilégiées. Ce pourcentage est en effet supérieur au trafic en provenance de France qui s'établit à 11%.

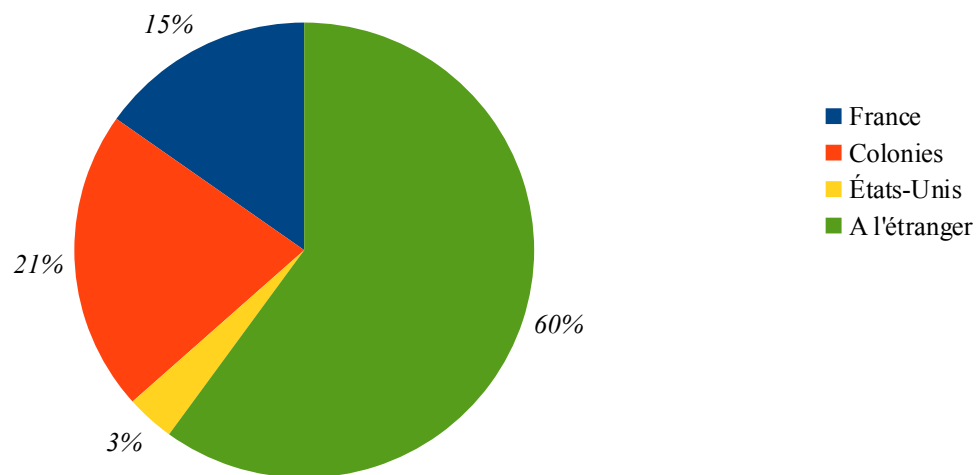
5. Répartition du trafic entrant de Saint-Pierre (1895-1897)



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

Les parts de trafic sortants de Saint-Pierre sont, pour la France et ses colonies, similaires au trafic entrant s'agissant de leur horizon maritime (graphique 6). A l'image de ce qui a été observé lors de l'étude sur la valeur des exportations vers les États-Unis, qui restent limitées par rapport aux exportations, seulement 3% du trafic sortant a pour destination ce pays. Cependant le trafic à destination de pays étrangers, autres que les États-Unis, augmente à 60% contre 49% de trafic entrant. C'est dans cette catégorie que le trafic avec les États-Unis est absorbé. De nombreux navires, après une escale commerciale à Saint-Pierre, semblent poursuivre leur commerce dans la région.

6. Répartition du trafic sortant de Saint-Pierre (1895-1897)

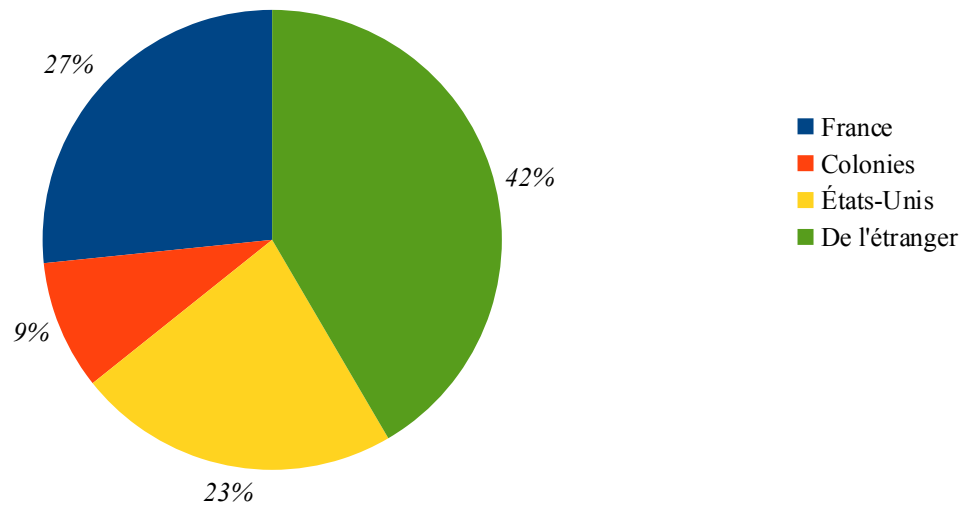


Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

Fort-de-France, où le trafic est en volume plus faible que dans la ville du nord, dispose d'une portion de trafic en provenance de l'étranger qui s'élève à 65%, États-Unis inclus (graphique 7). La proportion est similaire à Saint-Pierre. Bien que plus faible en taille et moins tournée vers le commerce, la ville draine néanmoins une part non négligeable de navires étrangers qui alimentent le marché économique local. Cette situation s'explique particulièrement en raison de la mono-production martiniquaise qui implique de maintenir des importations importantes.

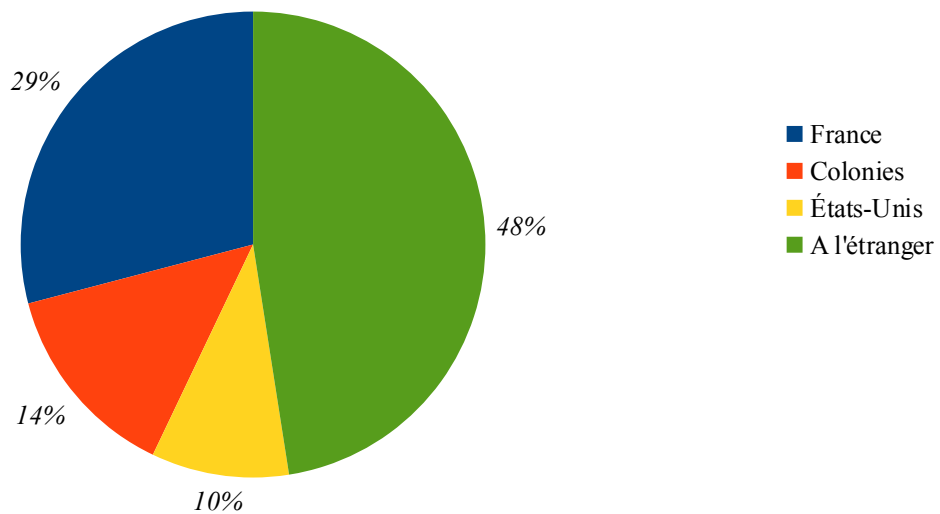
La faiblesse du trafic intercolonial met en valeur la moindre orientation commerciale de la ville. Les échanges avec les autres colonies françaises de la région se concentrent en effet en Martinique vers Saint-Pierre. Cette situation est due à la production de rhum de la ville qui génère des échanges de cannes et de mélasses avec la Guadeloupe tout particulièrement.

7. Répartition du trafic entrant de Fort-de-France (1895-1897)



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

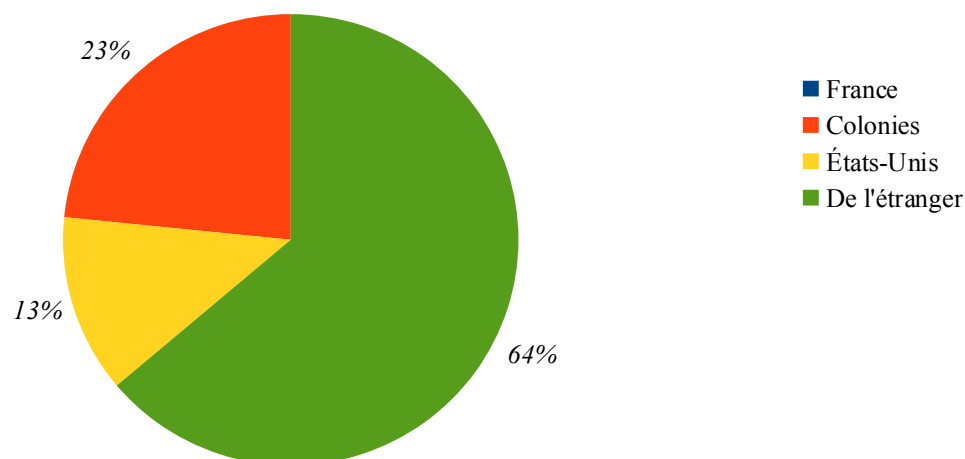
8. Répartition du trafic sortant de Fort-de-France (1895-1897)



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

Comme on peut le déduire, la ville qui attire 55% du total du trafic en provenance de France (graphique 3), a une part plus élevée que Saint-Pierre de navires qui arrivent de l'Hexagone et s'y dirigent lors de leur appareillage. Cela représente 27% à l'entrée (graphique 7), pour 29% à la sortie (graphique 8).

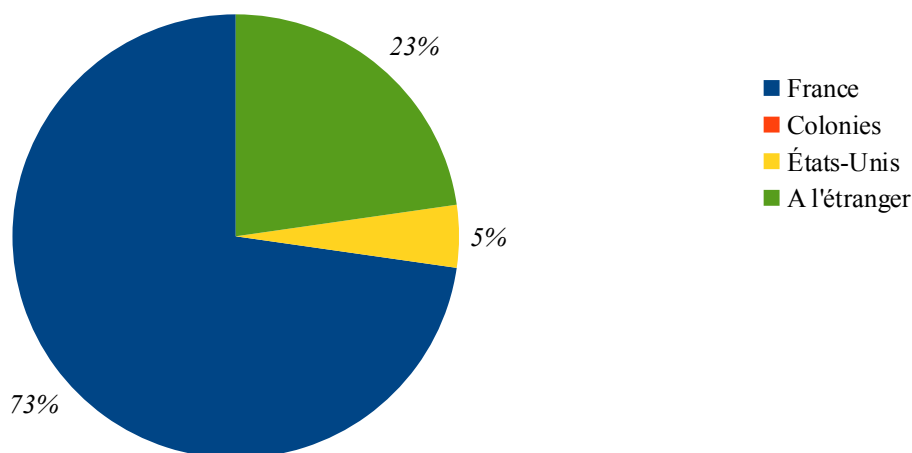
9. Répartition du trafic entrant des ports secondaires – Trinité, François, Marin (1895-1897)



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

La faiblesse statistique des ports secondaires, provoquée par le peu de trafics au départ et à l'arrivée implique une certaine prudence dans l'interprétation des données. Néanmoins les différences très nettes des arrivées et départs des navires semblent mettre en valeur les caractéristiques des aires qui entourent ces ports. De nombreuses usines de sucre se situent en effet à proximité de ces trois ports. Ainsi, lorsque le produit de la fabrication n'est pas déplacé pour exportation vers Saint-Pierre, ou directement embarqué aux pontons des usines, il peut également être déplacé vers l'un de ces ports en prévision de l'exportation. Avec des navires de provenances diverses lors de leur entrée dans les ports secondaires (graphique 9), il ressort un flux de bâtiments dirigé vers la France métropolitaine les cales chargées des denrées du crû (graphique 10).

10. Répartition du trafic sortant des ports secondaires – Trinité, François, Marin (1895-1897)



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

2) L'impact des cycles annuels de l'exportation sucrière sur la navigation

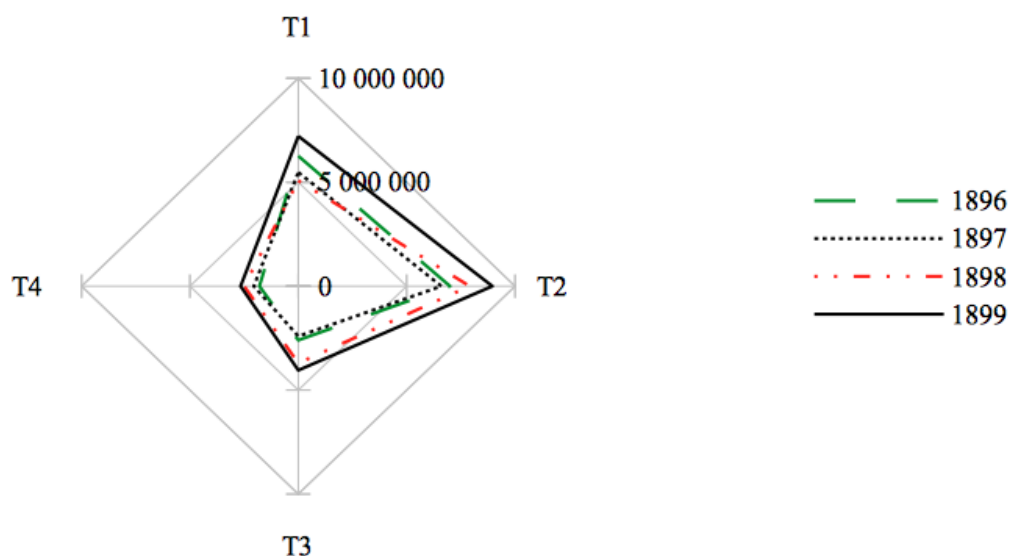
La principale richesse de la Martinique est fondée sur la production des dérivées de la canne à sucre. S'agissant d'une activité profondément agricole, c'est le rythme économique entier de l'île qui est marqué par le cycle sucrier. La récolte de la canne à sucre se déroule habituellement de janvier à juin, durant la saison sèche²⁴⁶. La canne coupée est transformée sans tarder en sucre qui est pour bonne part exporté. Cette concentration de l'activité de production sucrière dans le premier semestre se remarque particulièrement à travers l'activité des ports.

Lucien-René Abenon met au jour dans son étude sur le port de Saint-Pierre les variations saisonnières de la fréquentation des navires. A l'aide du *Journal Officiel de la Martinique*, dont on connaît les imperfections, l'auteur pointe l'augmentation du trafic maritime aux mois d'avril et de mai²⁴⁷.

Cette lecture se confirme grâce à une analyse par trimestre de l'exportation des denrées du crû. Le fragment d'archive de la douane déjà utilisé pour étudier l'importance de chaque port de Martinique, permet également sur la période 1896-1899 de mettre au jour la discontinuité des exportations du crû.

11. Répartition trimestrielle de l'exportation des denrées du crû de Martinique (1896-1899)

Valeurs des denrées exportées par trimestre et par année (en fr.)



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

L'appellation « denrée du crû » employée par la douane, enveloppe toutes les marchandises produites en Martinique. Au vu de l'importance considérable du sucre dans la part des exportations,

²⁴⁶ *Annuaire de la Martinique*, 1913, *op. cit.*, p. 151.

²⁴⁷ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 73.

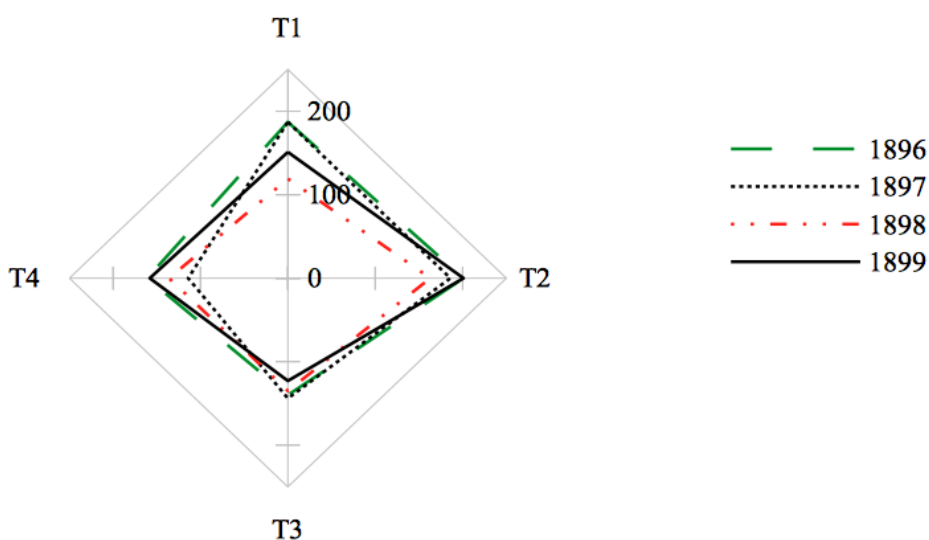
cette statistique produite est avant tout le reflet des exportations sucrières de l'île. Seules quatre années de données douanières semblent avoir échappées au désastre de 1902 pour la dernière décennie du XIXe siècle. Elles contiennent une discrimination des détails des mouvements par trimestre.

Sur les données disponibles, quatre années de suite les exportations varient dans des proportions similaires de trimestres en trimestres (graphique 11). Ainsi sur ces quatre années et en raisonnant par moyennes, les exportations atteignent en valeur 6.004.098 francs au premier trimestre, culminent à 7.618.066 au second, puis chutent à 3.192.228 au troisième, pour terminer 2.251.383 francs au dernier trimestre.

Cette situation n'est pas sans incidence sur le trafic maritime de la colonie (graphique 12). On observe sur ce dernier les mêmes fluctuations, bien qu'avec des écarts nettement moins prononcés que pour les valeurs des exportations des denrées du crû.

12. Répartition trimestrielle du trafic maritime entrant en Martinique (1896-1897)

Nombre de navires par trimestre et par année



Source : D'après ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

En raisonnant par moyennes sur ces quatre années disponibles, la Martinique voit entrer au premier trimestre 161 navires, 188 affluent au second trimestre, ce ne sont plus que 136 navires qui entrent dans l'île au troisième trimestre et 142 au dernier trimestre. Cette fluctuation annuelle, dont les concentrations par trimestres s'observent très nettement sur le schéma, apparaît comme le reflet des contraintes de la production de la canne dans l'île. Un niveau relativement constant d'importation durant toute l'année, qui est une nécessité pour une île qui dépend pour la majorité de

ses produits de l'extérieur, permet de maintenir un flux maritime relativement conséquent durant toute l'année. La navigation de ligne participe également de cette situation. Cela explique ces écarts moins grands entre les denrées du crû et le mouvement de la navigation.

Enfin ces changements au cours de l'année de la densité du trafic maritime connaissent une dernière explication, cette fois environnementale. Le cœur de la saison cyclonique se situe durant le troisième trimestre de l'année, et de façon plus limitée dans le quatrième trimestre. La diminution de la navigation durant ces périodes apparaît comme l'adaptation des liaisons maritime au risque causé par ces phénomènes météorologiques, particulièrement dangereux pour les navires.

C. Une emprise régionale en diminution

Le commerce de la Martinique, et les liaisons maritimes qui le porte, connaissent des évolutions importantes à la fin du XIXe siècle. Les relations commerciales de la Martinique avec les Etats-Unis sont bouleversées par la crise sucrière. Cet État cesse d'être une destination d'exportation pour l'île. Par ailleurs, des évolutions du tarif douanier modifient les flux d'exportations de la mélasse des îles à proximité de la Martinique auparavant expédiés à Saint-Pierre. Cette situation engendre une diminution de l'emprise commerciale régionale de la Martinique.

1) La concentration du commerce sucrier vers la Métropole

Le sucre constitue pour la Martinique une denrée d'exportation majeure. Celui-ci est dans sa plus grande partie expédié vers la Métropole. Pourtant cette situation, à la fin du XIXe siècle, n'est que récente. Il s'agit d'une des nombreuses conséquences de la crise sucrière.

Grâce au sénatus-consulte du 4 juillet 1866, le Conseil Général de la Martinique abolit tous les droits de douanes le 30 novembre 1866. Cela permet à l'île de mettre en pratique le libre échange de façon conséquente²⁴⁸.

Émile Eadie estime que c'est en raison de cette abolition des droits de douanes que la fabrication de sucre par les habitations se maintient à une importance assez élevée. En effet en 1880, les habitations sucreries produisent 19.000 tonnes de sucre, contre 23.000 tonnes pour les usines²⁴⁹. Le débouché majeur du sucre d'usine étant le marché métropolitain, ce sucre brut des habitations est pour bonne partie exporté aux Etats-Unis. Il constitue même dans l'exportation de sucre, près de la moitié de la valeur totale exportée en 1883 et 1884²⁵⁰.

Dans le contexte de la crise sucrière, afin de soutenir l'industrie coloniale, la loi du 29 juillet

²⁴⁸ A.-L. BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 45.

²⁴⁹ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 172.

²⁵⁰ DCGM, session ordinaire de novembre 1895, 1ère séance du 26 novembre 1895, p. 2.

1884 installe une détaxe pour les sucres coloniaux qui entrent en France. La sucrerie coloniale est alors moins taxée que la sucrerie métropolitaine²⁵¹.

Ce changement tarifaire provoque en Martinique, dans un temps très bref, un changement important dans l'industrie. Les producteurs se concentrent alors sur le sucre d'usine, le seul qui se vend en France métropolitaine. La production de sucre dans les habitations sucreries est arrêtée dans une bonne partie. Ce sont cent vingt-cinq sucreries qui disparaissent dans les années qui suivent²⁵². Des usines centrales sont construites, celles-ci concentrent les terres de production de la canne dans le mouvement que nous avons pu observer plus haut. D'autres habitations également se convertissent à la production du rhum.

Au final les exportations de sucre vers les Etats-Unis sont arrêtées. Le gouverneur Noël Pardon expose, lors de son discours d'introduction au Conseil général en novembre 1895, que les exportations atteignent au plus haut en 1883 et 1884 près de 8 millions de francs. Elles ne concernent en 1895 que moins de 12.000 francs²⁵³.

Cette réforme, conjuguée à l'effet de la crise, contribue à faire disparaître dans les années 1890 les habitations sucrières du paysage martiniquais²⁵⁴.

Les flux économiques qui lient la Martinique aux Etats-Unis en sont donc considérablement bouleversés. Cette situation impacte directement la circulation maritime. Les Etats-Unis cessent d'être une destination pour le commerce du sucre dans l'avant-pays de Saint-Pierre. Le commerce maritime sucrier avec les Etats-Unis, qui constitue avant sa disparition près de la moitié de l'exportation de sucre, bascule en partie vers la Métropole.

2) La diminution de l'importation de mélasses pour la fabrication du rhum

Le commerce de la mélasse constitue un cas intéressant de l'imbrication de l'économie martiniquaise avec les autres îles de la région. La mélasse constitue la matière première de la fabrication du rhum industriel. C'est un produit résidu issu de la cristallisation et du raffinage du sucre. Cela se présente sous forme d'un liquide sirupeux d'une couleur allant du brun au blond. Cette mélasse est un résidu du processus de fabrication du sucre.

La Martinique, par l'importance de sa production sucrière, est en conséquence productrice de quantités notables de mélasse. Une étude sur le temps long, à compter de 1830 jusqu'à notre étude, permet de mettre en évidence que dans la première moitié du XIXe siècle, l'île a exporté une partie de son surplus de mélasse (graphique 13). Le développement de l'industrie rhumière en Martinique a constitué pour l'île un moyen de traiter ses excédents de mélasses. En 1830 la Martinique exporte

²⁵¹ E. EADIE, *Éléments d'histoire des habitations...*, *op. cit.*, p. 172.

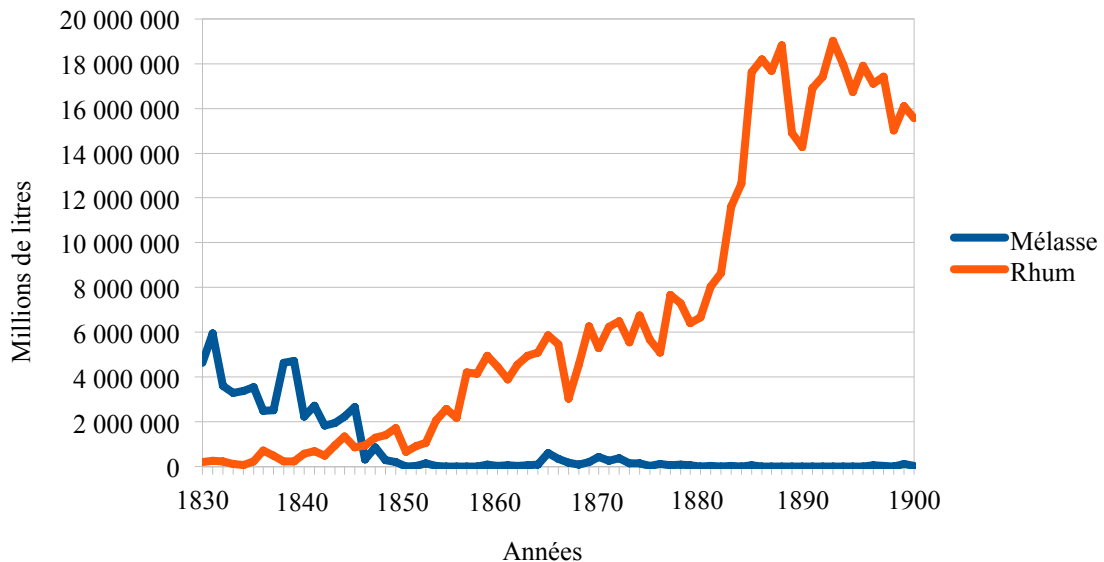
²⁵² *Loc. cit.*

²⁵³ DCGM, session ordinaire de novembre 1895, 1ère séance du 26 novembre 1895, p. 2.

²⁵⁴ G. JOSA, *Les industries du sucre et du rhum à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 144.

4,6 millions de litres de mélasse pour 0,2 millions de litres de rhum. Dès 1846 l'exportation du rhum devient supérieure à celle de la mélasse, et la production de celui-ci va augmenter de façon continue jusqu'à la fin du siècle, atteignant jusqu'à 19 millions de litres exportés en 1892.

13. Exportation de rhum et de mélasse de la Martinique (1830-1900)



Source : D'après *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1913.

Afin de poursuivre l'augmentation de la production des quantités de rhum, l'île importe de la mélasse des îles voisines. La Guadeloupe tient une place particulière dans ce mouvement. L'étude des mouvements au sein de l'Empire, à travers les statistiques décennales, montre que sur la période 1896-1900 la Guadeloupe exporte en moyenne 0,4 millions de litres de mélasses par an vers la Martinique²⁵⁵. Cette dernière de son côté importe sur la même période en moyenne 1,5 millions de litres de mélasses par an²⁵⁶. La Guadeloupe représente donc en cette fin du XIXe siècle près de 28% de l'origine de la mélasse importée par la Martinique. Cette situation est à l'origine d'un trafic maritime important entre les deux îles.

Le reste des importations de mélasse en Martinique semblent être constituées en majeure partie par les colonies britanniques, tout particulièrement la Trinidad et la Guyane britannique²⁵⁷. Cette dernière colonie est le second producteur de rhum au monde, derrière la Martinique, avec sur la période de 1890 à 1900 une moyenne d'exportation de 16,0 millions de litres par an contre 17,2 millions de litres pour la Martinique²⁵⁸. Saint-Pierre, en plus de voir transiter des quantités de rhum de la Guyane britannique en partance pour l'Europe, reçoit donc de la mélasse de cette provenance. Au total en 1894 cette activité d'importation de mélasse a généré un mouvement de 60.000 tonnes

²⁵⁵ D'après *Statistiques décennales du commerce des colonies françaises (1896-1905)*, *op. cit.*, t. 1, p. 254.

²⁵⁶ *Ibid.*, p. 265.

²⁵⁷ *Annuaire de la Martinique*, 1897, *op. cit.*, p. 68.

²⁵⁸ G. JOSA, *Les industries du sucre et du rhum à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 146.

d'importation dans le mouvement de la Martinique, très majoritairement concentré à Saint-Pierre²⁵⁹.

Cette mélasse de canne non issue de la production locale, constitue pour les producteurs martiniquais un sujet de tension. La mélasse locale est en concurrence directe avec les mélasses importées. Cette situation est à l'origine d'une mesure douanière prise en 1901 qui restreint les importations de l'étranger²⁶⁰. La sanction sur le commerce est immédiate. Alors que l'importation de mélasse s'établit à 1,5 millions de litres par an sur la période 1896-1900, elle chute à 0,5 millions en 1901²⁶¹. Sur cette importation 0,4 millions de litres proviennent de la Guadeloupe²⁶². L'évolution du régime douanier de la Martinique et les impulsions de Département impérial de l'agriculture britannique favorisent le traitement local des mélasses anglaises. En conséquence leurs mélasses ne sont plus exportées vers la Martinique, seules les mélasses guadeloupéennes continuent à être exportées en Martinique²⁶³.

Cette réforme contribue à limiter la Martinique dans son commerce et la circulation maritime qu'elle entretient dans la région. Cette situation s'accroît avec les conséquences engendrées par l'éruption volcanique du 8 mai 1902.

²⁵⁹ DCGM, session ordinaire de novembre 1894, 14e séance du 6 décembre 1894, p. 198.

²⁶⁰ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 54.

²⁶¹ D'après *Statistiques décennales du commerce des colonies françaises (1896-1905)*, *op. cit.*, t. 1, p. 265.

²⁶² *Loc. cit.*

²⁶³ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 259.

La catastrophe de la Montagne Pelée et la destruction de Saint-Pierre le 8 mai 1902

Les premières odeurs de soufre se font sentir dans le nord de la Martinique au début de l'année 1902. Les phénomènes liés aux manifestations des volcans sont alors peu connus au début du XXe siècle, tout particulièrement en Martinique. Ceux-ci se multiplient à l'approche du drame, jusqu'à devenir quasiment quotidiens les dernières semaines. Ces observations ont été largement étudiées²⁶⁴. L'activité du volcan plonge la population dans l'inquiétude. Le 25 avril 1902 des cendres chutent sur la commune du Prêcheur. Le 4 mai, une coulée de boue emporte l'usine sucrière de la Rivière Blanche. Le même jour un raz-de-marée provoque un mouvement de panique dans la population à Saint-Pierre. La situation est très confuse et des habitants commencent à quitter la ville. D'autres, des communes alentours, viennent chercher refuge à Saint-Pierre tandis que le volcan continue de fumer. Certains navires lèvent l'ancre et quittent la baie. Comme ce capitaine d'un navire de Naples qui refuse de décharger, malgré les menaces de sanctions des douaniers. Il leur rétorque d'ailleurs : « Qui me les appliquera ? Demain, vous serez tous morts »²⁶⁵. Par un coup du sort l'aujourd'hui célèbre *Belem* ne trouve pas sa place habituelle au mouillage de Saint-Pierre le 7 mai et se déroute à Fort-de-France.

Les autorités locales sont complètement dépassées par les événements. Elles ne disposent d'ailleurs pas des compétences, des connaissances et des capacités de pouvoir, d'une part saisir l'ampleur du drame à venir et d'autre part envisager une évacuation. Le gouverneur se veut rassurant et en signe d'apaisement, vient s'installer avec son épouse le 8 mai au matin à Saint-Pierre.

La dernière communication, par le câble reliant Saint-Pierre à Fort-de-France, est captée à 08h02. Saint-Pierre a cessé d'exister, brûlée sous la nuée ardente provoquée par l'éruption de la Montagne Pelée. Des cendres et de petites pierres sont projetées jusqu'à Fort-de-France. Plusieurs nuées suivent cette première catastrophe, dont celle du 30 août 1902 qui cause la mort de près de 1.400 personnes non évacuées dans quelques communes alentours qui avaient été épargnées par le premier cataclysme. Par commodité, ces différentes phases de l'éruption sont souvent englobées, aussi bien dans les sources de l'époque que dans les études ultérieures, dans ce qui est appelé l'éruption du 8 mai 1902.

Dans l'histoire environnementale, la catastrophe en tant qu'objet historique a été définie par Grégory Quenet. Il s'agit d'un « événement néfaste ou désastreux, social et culturel, fédérateur et extraordinaire »²⁶⁶

²⁶⁴ Voir P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, op. cit., p. 81-120.

²⁶⁵ A. REYNAL (de), *Le Mouillage, Port de Saint-Pierre de la Martinique...*, op. cit., p. 108.

²⁶⁶ G. QUENET, « La catastrophe, un objet historique ? », *Hypothèses* 2000/1 (3), p. 17.

Un phénomène naturel peut être interprété comme une catastrophe à une époque, ou comme un simple fait à une autre. Ce qui définit ce caractère de désastre est la rupture induite par l'événement. Ce dernier submerge la capacité d'absorption, qu'elle soit technique, économique, humaine ou mentale d'un groupe humain.

Avec l'éruption du 8 mai 1902 qui détruit Saint-Pierre, il y a un avant et un après. Ce sont cinquante-trois kilomètres carrés qui sont ravagés par l'éruption. Léo Ursulet estime proche de 29.000 le nombre de morts liés à l'éruption²⁶⁷. Mais les pertes financières et économiques sont tout aussi considérables. Une commission nommée par le ministre des Colonies évalue à près de deux-cent millions de francs les pertes entraînées par les destructions et le déplacement de population. Ce qui correspond lors de la soutenance de la thèse de Léo Ursulet en 1994, à trois millions de francs²⁶⁸. La partie nord de l'île est en effet évacuée. Les territoires du Prêcheur, du Carbet, du Morne Rouge, de Basse-Pointe, d'Ajoupa Bouillon, de Macouba, de Fonds Saint-Denis et de Grand'Rivière, qui correspondent à deux cents kilomètres carrés, soit un cinquième de la Martinique, sont vidés de leur population.

C'est pour l'administration de la colonie d'autant plus difficile à gérer, qu'en plus d'avoir été décimée, elle perd une bonne partie de ses ressources. Saint-Pierre est à la source de multiples recettes budgétaires. Par exemple le seul bureau de douanes de la ville a récolté 1.906.462 francs en 1899, 1.360.000 francs en 1900 et 1.100.000 francs en 1901. Ces seules recettes des douanes, qui excluent les nombreuses autres perçues dans l'île, sont considérables dans le budget. Celui-ci s'établit ainsi en moyenne à six millions à la fin du XIXe siècle²⁶⁹.

Les maisons d'assurances ne sont pas en mesure de couvrir les dommages de l'éruption. Devant l'ampleur des dégâts, celles-ci excluent la catastrophe naturelle de leur champ de compétences. Les assurances ne disposent pas de la capacité de rembourser de telles destructions.

Le qualificatif d'événement social et culturel à propos d'une catastrophe, permet à Grégory Quenet de déplacer la focale non plus sur la réalité matérielle d'un événement, mais sur sa perception. La perception du drame est d'ailleurs ambiguë dans l'île. C'est à Saint-Pierre que se concentre l'aristocratie béké. Léo Ursulet souligne les rapports tendus de cette dernière avec la population de couleur dans le dernier quart du XIXe siècle en raison du préjugé de race. L'instauration de la IIIe République et la mise en place du scrutin universel, qui a conduit à la perte de leur suprématie politique, entretiennent ces tensions. A la veille de la catastrophe, la municipalité de Saint-Pierre est entre les mains des conservateurs, qui la font s'opposer à Fort-de-France, acquise aux radicaux. Léo Ursulet expose ainsi une vision qu'il ne décrit pas comme étant minoritaire dans

²⁶⁷ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 179.

²⁶⁸ *Ibid.*, p. 182.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 184.

l'imaginaire collectif populaire. Ce dernier voit dans la catastrophe une épuration qui permettrait à l'île de rompre avec une société post-esclavagiste²⁷⁰. La violence de cette croyance rend bien compte des tensions sociales qui marquent la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle.

La catastrophe apparaît également comme un événement fondateur. C'est une façon de se redéfinir et de s'affirmer pour échapper à la destruction symbolique. En témoigne l'important courant littéraire qui entoure la volonté de faire revivre la cité pierrotine.

Enfin la notion de catastrophe se distingue par son caractère extraordinaire. C'est ce qui la différencie de la calamité. Là où la calamité est un désastre qui revient avec régularité, l'événement extraordinaire se caractérise par sa singularité.

Cette grille de lecture de la catastrophe développée par Grégory Quenet permet de saisir la portée globale de l'éruption de 1902. Elle marque de façon très claire une rupture en Martinique, qui est également une rupture dans le domaine portuaire. Ainsi malgré l'émergence de Fort-de-France, Saint-Pierre est restée dans la seconde partie du XIXe siècle la ville portuaire majeure de la Martinique. Sa destruction entraîne l'affirmation de Fort-de-Fort comme cœur maritime et économique de l'île.

²⁷⁰ *Ibid.*, p. 195.

Partie 2 : L'émergence puis l'affirmation de Fort-de-France comme cœur maritime et économique de la Martinique (fin XIXe siècle – 1914)

L'émergence de Fort-de-France comme port de commerce est antérieure à la destruction de Saint-Pierre. Cependant ce développement est resté limité durant la seconde moitié du XIXe siècle. C'est clairement la rupture provoquée par les destructions de la Montagne Pelée en 1902 qui propulse Fort-de-France à un nouveau rôle. Dans cette situation, les pouvoirs publics rencontrent de nombreuses difficultés en tentant de mettre en place une politique de relèvement. Malgré cela les activités économiques et maritimes se restructurent autour de Fort-de-France. La reprise de l'activité permet aux échanges de reprendre avec un avant-pays que la catastrophe impacte peu.

I. L'action difficile des pouvoirs publics au lendemain de la catastrophe

Au-lendemain de la destruction de Saint-Pierre, cœur économique de la Martinique, un bref flottement s'installe dans l'élan de relance sur le choix de la ville qui doit reprendre le flambeau. Malgré un rôle maritime limité sur lequel il convient de revenir, Fort-de-France représente par son histoire et ses dispositions favorables une place de premier rang pour la restructuration des activités maritimes. Après quelques atermoiements sur la ville à privilégier dans la relance, c'est finalement Fort-de-France qui est l'objet des grands projets qui ont suivi la catastrophe de la Montagne Pelée. Néanmoins ces grands élans de politiques publiques ne se concrétisent pas. Ce sont finalement des arrangements locaux qui mettent en forme l'organisation commerciale de la ville.

A. Le rôle maritime limité mais émergent de Fort-de-France à la veille de la catastrophe de 1902

Pour comprendre comment Fort-de-France peut au lendemain de la catastrophe assurer les fonctions commerciales et maritimes de Saint-Pierre, il est nécessaire de s'intéresser aux décennies qui précèdent la catastrophe. Cela permet de saisir le développement croissant de la ville qui fait d'elle un port de choix en remplacement du port détruit. Au-delà du rôle de port de guerre qui caractérise Fort-de-France depuis plusieurs siècles, la ville connaît un essor de ses fonctions commerciales avec l'installation de la Compagnie Générale Transatlantique. L'amélioration des infrastructures du port permet à ce dernier de connaître un développement maritime croissant à la fin du XIXe siècle.

1) *Le point d'appui des forces navales aux Antilles*

Comprendre le rôle maritime de Fort-de-France implique de saisir l'importance que peut y avoir la marine de guerre. Très tôt, en 1620, la ville s'est affirmée comme cœur administratif et relai de l'État en Martinique²⁷¹. La ville eu un rôle naval précoce en raison des possibilités d'abris qu'elle procure, au contraire de Saint-Pierre dont l'ouverture de la rade empêche les navires de s'abriter à un éventuel feu ennemi. La ville a notamment joué un rôle clé dans l'appui à la campagne du Mexique durant le Second Empire²⁷². Pour ces raisons Fort-de-France a été privilégiée dans la construction d'ouvrages défensifs. La baie de Fort-de-France est ainsi protégée par six points : fort Saint-Louis, fort Desaix, fortin de l'Ilet à Ramiers, batterie de la Pointe du Bout, batterie de la Pointe des Nègres et enfin plus récemment le fort Tartenson. Cent trente-deux pièces d'artillerie assurent la protection de la baie. Saint-Pierre ne dispose quant à elle que de trois batteries : Sainte Marthe, Saint-Louis et Saint Villaret, n'alignant que quatorze pièces d'artillerie²⁷³.

Cette importance est à mettre en comparaison avec le reste de l'Empire colonial. La Martinique occupe en effet une place particulière dans cet ensemble. Les moyens défensifs des colonies françaises destinés à servir de points d'appui et de ravitaillement pour les forces navales sont en effet concentrés au Sénégal, en Cochinchine et en Martinique²⁷⁴. Ces trois colonies, dites « colonies militaires », concentrent ainsi, dans un projet de renforcement des moyens défensifs aux colonies de 1882, un total de 8.250.000 francs sur une enveloppe de 11.960.000 francs.

Les autres colonies, dites secondaires sur le plan militaire, sont alors la Guadeloupe, la Réunion, la Guyane, Tahiti et la Nouvelle-Calédonie. A elle seule la Martinique concentre 22% des fonds de ce programme militaire²⁷⁵.

Un rapport au ministre de la Marine et des Colonies, du commandant de la division navale des Antilles, sur le rôle à jouer par sa flotte en cas de guerre, place Fort-de-France comme une place de première importance en Atlantique ouest pour la France. Il note que « Fort-de-France possède un bassin de radoub, de vastes magasins, et grâce aux ressources que procureraient les ateliers de la compagnie Transatlantique et ceux de la Direction de l'artillerie, surtout si l'on complétait son outillage, des réparations considérables pourraient y être exécutés dans de bonnes conditions »²⁷⁶.

Au-delà de la défense fixe, ce qui est appelé l'Arsenal de la Marine à Fort-de-France,

²⁷¹ L. CHAULEAU, *Histoire antillaise...*, *op. cit.*, p. 30.

²⁷² Voir notamment Sabine ANDRIVON MILTON, *La Martinique base navale dans le rêve mexicain de Napoléon III, 1862-1867*, Chez l'auteur, 1996, 127 p.

²⁷³ SHD, MV BB4 1376. Direction des Colonies. État de la défense de la Martinique. 19 juin 1877, p. 23.

²⁷⁴ SHD, MV BB4 1378. Direction du Matériel. Exposé du programme général des travaux de fortification projetés aux colonies. Rapport du 4 février 1882, p. 759.

²⁷⁵ *Ibid.*, p. 768.

²⁷⁶ SHD, MV BB4 1398. Contre-amiral commandant la Division navale des Antilles au ministres de la Marine et des Colonies, Rôle que pourrait jouer la Division navale des Antilles en cas de guerre. Lettre des commandants à la mer, croiseur *Le Miverne*. 25 mars 1884, p. 593.

comprend ainsi vingt-et-une personnes et diverses citernes flottantes, des chalands, canots à vapeur et autres embarcations destinées à soutenir les navires en station²⁷⁷. La Marine dispose également dans la baie du Carénage d'un dépôt à charbon. Les avis divergent sur la qualité des services rendus par ces ateliers, le lieutenant de vaisseau Monge, du navire en station *Oyapock* les juge ainsi mal entretenus et manquant d'outillage²⁷⁸. Quoiqu'il en soit, il est évident que cet arsenal a considérablement perdu en importance depuis l'heure de gloire qu'il a connu à l'occasion de la campagne du Mexique, ce que ne manque pas de souligner un membre de la Chambre de commerce de Fort-de-France²⁷⁹.

5. Bassin de l'arsenal de Fort-de-France (~1903)



Source : ANOM 8Fi73/4

Camille Le Camus est un photographe très prolifique qui a exercé en Martinique durant une longue période s'étalant de 1900 à 1947²⁸⁰. Il a couvert de nombreux aspects de l'île et a ainsi vendu ses services à des sociétés d'édition de cartes postales ainsi qu'à d'autres institutions. L'Office colonial, organisme public chargé de promouvoir la colonisation et de produire des

²⁷⁷ *Annuaire de la Martinique*, 1900, *op. cit.*, p. 279.

²⁷⁸ *Commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France, première séance, du 12 octobre 1886*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1886, p. 5.

²⁷⁹ *Ibid.*, p. 5.

²⁸⁰ Nicolas PIERREL, *La représentation du bourg martiniquais à travers la carte postale ancienne (1900-1946)*, mémoire de master, université des Antilles et de la Guyane, Campus de Schoelcher, dir. D. Bégot, 2011, p. 122.

renseignements de diverses natures sur l'Empire, apparaît ainsi avoir acquis quelques-uns de ces clichés. L'un d'eux, conservé aux ANOM, montre ainsi l'arsenal de Fort-de-France (photographie 5). On y distingue quelques barges, de petites embarcations, mais également les ateliers dans les bâtiments derrière le rivage. La ville apparaît en arrière-plan. Les bâtiments en station semblent mouiller le plus souvent dans le bras de mer immédiatement à gauche de la photographie, qu'on ne peut pas voir sur le cliché. On ne peut que constater la petite taille des installations. Néanmoins elles jouent un rôle fondamental pour la flotte.

Ce point d'appui de Fort-de-France permet ainsi de soutenir les bâtiments placés en station. Ce terme station navale, apparu en France à la veille de la Révolution, désigne le séjour de bâtiments de guerre dans les colonies²⁸¹. On parle alors de navires stationnaires. Ces navires « ont pour mission de faire respecter le pavillon national, d'exercer la police maritime, de protéger les ressortissants de leur pays et enfin d'encourager le commerce maritime »²⁸². C'est un sujet auquel les historiens ont porté peu d'attention²⁸³. Néanmoins un travail sur la station des Antilles sur une époque antérieure à la nôtre a déjà été réalisé à l'occasion d'un mémoire de master 2²⁸⁴.

La série des *Annuaire de la Martinique* se fait l'écho des différents navires présents en station chaque année, bien souvent avec quelques imprécisions quant aux caractéristiques des bâtiments. Pour l'année 1900, trois bâtiments sont signalés dans l'*Annuaire de la Martinique*²⁸⁵. Le croiseur de 1ère classe *Cécille* est en poste à Fort-de-France, il porte le pavillon du contre-amiral Richard, commandant la Division navale de l'Atlantique. Ce croiseur déplaçant 5.933 tonnes²⁸⁶ est accompagné de deux autres bâtiments plus modestes. Le croiseur de 1ère classe *Suchet* déplaçant 3.300 tonnes ainsi que le croiseur de 2e classe *Troude* déplaçant 1.850 tonnes²⁸⁷. La relève des bâtiments en station est régulière et de nombreux marins d'État fréquentent Fort-de-France.

Au final, sur le plan naval, Fort-de-France constitue déjà une place importante pour la marine française. La protection qu'elle a mis en place et les moyens d'appui et de ravitaillement sur place lui permettent de soutenir ses missions dans l'Atlantique ouest. Néanmoins, ce n'est que de façon plus récente que la ville a émergé sur le plan de l'activité de la marine marchande.

²⁸¹ M. VERGE-FRANCESI, Dictionnaire d'histoire maritime, *op. cit.*, p. 1353.

²⁸² *Loc. cit.*

²⁸³ Étienne TAILLEMITE, « Le maréchal de Castries et les réformes de la Marine », *Chronique d'histoire maritime*, n°13, 1986, p.1.

²⁸⁴ Edern OLIVIER-JEGAT, *Gestion et logistique des stations navales dans les Antilles de 1783 à 1789*, mémoire de master 2, Université de Bretagne-Sud Lorient, dir. S. LLINARES, 2013, 211 p.

²⁸⁵ *Annuaire de la Martinique*, 1900, *op. cit.*, p. 279.

²⁸⁶ Jean-Michel ROCHE, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, t. 2, Chez l'auteur, 2005.

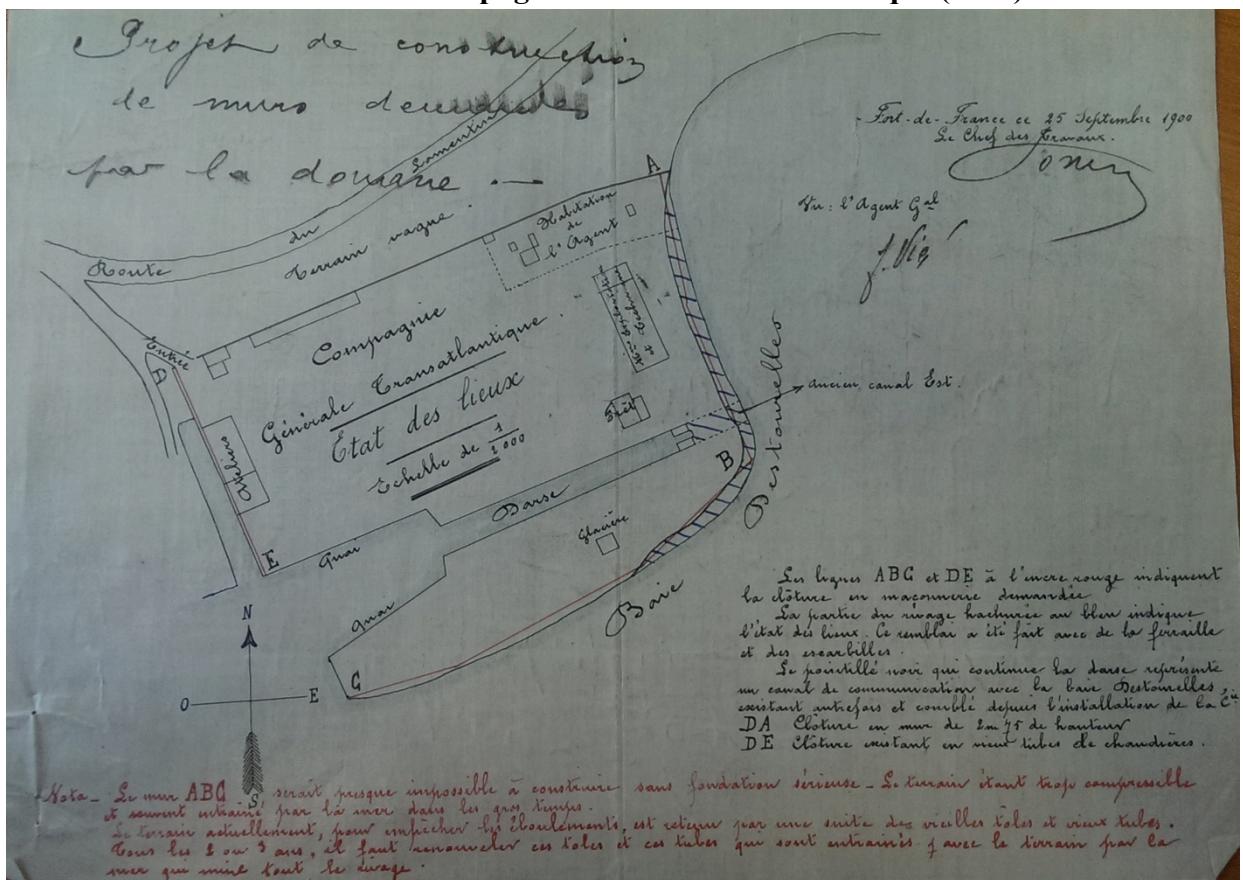
²⁸⁷ *Ibid.*

2) Des fonctions maritimes portées par la Compagnie Générale Transatlantique

Dans le rôle maritime de Fort-de-France, l'activité de la Compagnie Générale Transatlantique occupe une place fondamentale. Son développement depuis les années 1860, nous l'avons vu, implique un recul relatif de la prépondérance de Saint-Pierre dans l'activité maritime de l'île avant sa destruction.

Lorsque l'ingénieur Duquesnay cite Fort-de-France, en 1883, comme le seul port de l'île non dénué de quais verticaux et de l'outillage approprié pour débarquer les marchandises, il pointe en réalité les installations de la Compagnie Générale Transatlantique²⁸⁸.

1. Darse de la Compagnie Générale Transatlantique (1900)



Source : © Collection French Lines, 1997 004 6168, Projet de construction d'un mur d'enceinte autour du terrain de la compagnie, 2 octobre 1900.

La compagnie dispose sur place d'une véritable structure à même de servir les besoins des lignes qu'elle a établi. A l'est du fort Saint-Louis, entre la baie du Carénage et la baie des Tourelles, la compagnie accueille ses navires le long de quais spécialement aménagés à cet effet. Ces infrastructures visant à réduire au plus bref les temps de stationnement des navires dans les ports,

²⁸⁸ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 6.

sont une des caractéristiques des contraintes imposées par les compagnies de navigation²⁸⁹.

C'est par une convention du 1^{er} avril 1867, revue par convention du 10 février 1908, que les relations entre la Compagnie Générale Transatlantique et la colonie sont fixées²⁹⁰. En vertu de ce contrat, c'est la colonie qui a établi les 300m de quais en maçonnerie et le dragage de la darse pour permettre l'installation de la compagnie. Ces travaux ont eu lieu peu de temps après l'installation de la Compagnie Générale Transatlantique dans l'île. En effet la convention prévoit que l'ouvrage soit terminé le 1^{er} mars 1868. La compagnie dispose ainsi dans sa concession, d'une jouissance absolue d'un terrain de cinq hectares, cinquante-et-un ares et quatre-vingt-dix centiares. La compagnie est exonérée de droits de quais, en échange de l'entretien de ses propres quais²⁹¹.

Ces quais sont organisés selon les besoins de l'activité de la compagnie. Ainsi le quai nord, appelé le « grand quai », sert aux plus grands paquebots assurant la desserte transatlantique. Le quai sud, appelé « quai des annexes », permet l'accostage aux plus petits paquebots assurant les dessertes de la région. Cet ensemble est complété par une profonde darse permettant à un navire de décharger par ses deux bords notamment (plan 1).

Autour de ses quais, la Compagnie Générale Transatlantique a adjoint différents bâtiments. Le grand quai et le quai des annexes disposent ainsi de leurs propres hangars. Le quai de la darse dispose aussi d'un hangar sur son terre-plein adjacent. Mais la compagnie, en plus des bureaux du site, a installé ses magasins d'approvisionnement, son parc à charbon et des ateliers techniques pour soutenir ses navires²⁹².

Les capacités de réparations navales du site de la Compagnie Générale Transatlantique sont souvent citées par les différents acteurs locaux de la Martinique. Cela tout particulièrement lorsque l'équipement du bassin de radoub est dénoncé pour son manque de compétitivité²⁹³. Ces installations de la Compagnie Générale Transatlantique en Martinique, apparaissent en effet comme un point d'appui important pour la compagnie dans la Caraïbe. En effet, pouvoir disposer immédiatement après une transatlantique, ou juste avant la traversée lors du retour, d'un port avec ses propres quais et ateliers de réparations apparaît une option stratégique pour une compagnie de navigation. Ce rôle des ports comme relais stratégiques est d'ailleurs intimement lié au développement des grandes routes commerciales et à la marine à vapeur²⁹⁴. Les avaries en mer, aussi diverses soient-elles, ne sont jamais à exclure. Disposer d'ateliers bien équipés est en conséquence une ressource précieuse. Cela est d'autant plus vrai que la Martinique dispose d'un

²⁸⁹ B. MARNOT, *Les villes portuaires maritimes...*, op. cit., p. 47.

²⁹⁰ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 12e séance du 24 janvier 1911, p. 339.

²⁹¹ © *Collection French Lines*, 1997 004 6168, Convention du 1^{er} avril 1867 entre la colonie de Martinique et la Compagnie Générale Transatlantique, 12 p.

²⁹² © *Collection French Lines*, 1997 004 6168, Organisation des services de la Compagnie Générale Transatlantique aux Antilles, s.d. est. 1948, 7 p.

²⁹³ DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 14e séance du 8 décembre 1909, p. 87.

²⁹⁴ I. SURUN (dir.), *Les sociétés coloniales...*, op. cit., p. 506.

bassin de radoub, dans lequel la Compagnie Générale Transatlantique a des tarifs préférentiels. Ainsi par exemple lors du cyclone du 18 août 1891, le gouvernail du navire *Vénézuela* est endommagé par les éléments²⁹⁵. C'est sa mise en cale sèche qui lui permet d'effectuer les réparations avant de reprendre la mer.

Le développement de la Compagnie Générale Transatlantique s'accroît d'années en années. A ses liaisons postales et ses transports de passagers, la compagnie ajoute en 1908 des cargos de 6.000 et 10.000 tonnes qui transportent du rhum et du sucre vers la Métropole. Son parc à charbon s'est chargé de 65.000 tonnes en 1913 pour ravitailler ses navires. La compagnie a dépensé dans l'île en 1913 près de 1.600.000 francs. A titre de comparaison, le budget de la Martinique est s'agissant des dépenses, de 6.402.000 francs la même année²⁹⁶. Au final, ce sont 248 paquebots et cargos de la compagnie qui font escale à Fort-de-France en 1913²⁹⁷.

Dans le rôle maritime initialement limité qu'a eu Fort-de-France au cours du XIXe siècle, la Compagnie Générale Transatlantique occupe une place prépondérante. Le trafic commercial de la ville est pour ainsi dire porté par la compagnie. Lors de la destruction de Saint-Pierre, dans le basculement du trafic maritime vers Fort-de-France, la compagnie continue à disposer de ses solides installations. La compagnie n'apparaît pas avoir été impactée par la catastrophe volcanique en raison de son positionnement géographique.

Au-delà de l'importance de l'activité de la Compagnie Générale Transatlantique, qui occupe une place prépondérante dans le port de Fort-de-France à la fin du XIXe siècle, ce dernier connaît un développement notable de ses activités générales.

3) Un développement portuaire en accélération depuis le milieu du XIXe siècle

Au-delà de son rôle d'abri des navires durant la période des cyclones, de ses fonctions militaires et du développement de la Compagnie Générale Transatlantique, le port de Fort-de-France connaît depuis le milieu du XIXe siècle une importance croissante.

La ville connaît une petite importance commerciale. Les archives de l'usine du Petit-Bourg font état de ces mouvements de la navigation commerciale. A l'image de ce navire de l'Union des Chargeurs Coloniaux, une compagnie de navigation à voile, qui prévoit l'embarquement de marchandises à Fort-de-France en 1900²⁹⁸. Nous avons vu néanmoins à travers les statistiques de la première partie de notre étude, que cette activité maritime est limitée. Celle-ci est d'autant plus limitée en parts relatives qu'elle concerne avant tout les activités de la Compagnie Générale Transatlantique. Comme cette photographie de Paul Drilhon permet de le constater (photographie

²⁹⁵ © *Collection French Lines*, DCA CGT, séance du 25 août 1891.

²⁹⁶ Compte définitif des recettes et des dépenses pour l'exercice 1913, *Budget de la Martinique*, 1917, *op. cit.*, p. 6.

²⁹⁷ DCGM, session extraordinaire de juillet 1914, 5e séance du 9 juillet 1914, p. 93.

²⁹⁸ FC UPB, 1K11, Union des Chargeurs Coloniaux, Saint-Pierre, 17 août 1900.

6), le front de mer de la ville apparaît ainsi beaucoup plus calme qu'à Saint-Pierre. Ce cliché a très certainement été pris du haut du Morne-Desaix, un fort de garnison placé sur les hauteurs situées au nord de la ville. C'est ainsi le centre-ville de Fort-de-France qui s'offre au premier plan, avec le fort Saint-Louis au deuxième plan à gauche et immédiatement à sa droite la place de la Savane. Quelques navires sont au mouillage dans la baie des Flamands.

6. Vue sur le centre-ville de Fort-de-France et la baie des Flamands (~1893)



Source : ANOM 8Fi395/24

L'importance croissante de Fort-de-France apparaît surtout dans les fonctions de soutien qu'elle offre. Le bassin de radoub apparaît ainsi comme une pièce importante dans l'attractivité du port. Ce dernier, d'une longueur de 120 mètres, est inauguré en mai 1868. Sa construction a été décidée dans le double cadre favorable de la campagne du Mexique et de l'installation de la Compagnie Générale Transatlantique.

Le bassin de radoub, appartenant à la colonie, est directement géré par cette dernière. La gestion de cette activité, à l'étude des archives, fait apparaître les contradictions de cette situation. Le Conseil général de la Martinique en la parole de ses différents conseillers, ne parvient pas à avoir une position constante sur cette possession. Le bassin apparaît parfois comme un atout qui participe

au financement de l'administration locale, parfois comme une charge qui grève les finances. Cette situation participe très certainement à la qualité limitée des services qu'il rend. Outre ses défauts d'outillage régulièrement pointés du doigt, son organisation apparaît pleine de latences.

7. Le bassin de radoub et le fort Saint-Louis à Fort-de-France (~1891)



Source : ANOM 8Fi395/28

Ces problèmes sont une constante à travers les années. Ainsi le conseiller général Rimbaud, également consignataire de navires, expose en novembre 1909 ses mésaventures avec le bassin. « Avez-vous parfois besoin d'une location d'appareil ? Vous vous adressez au Directeur du bassin, puis vous passez deux, trois jours, à courir du bassin au Secrétariat général, du Secrétariat général aux Ponts et Chaussées, des Ponts et Chaussées au bassin avant d'obtenir la location que vous demandez. Bien souvent, quand vous l'obtenez, vous n'en avez plus besoin »²⁹⁹. Plus sèchement le conseiller général juge « qu'au lieu d'attirer la clientèle, le bassin la chasse »³⁰⁰.

Malgré ces défauts, le bassin de radoub dispose du mérite d'exister. C'est en effet une pièce rare dans l'est de la Caraïbe. Les seuls autres points pour effectuer des réparations lourdes aux

²⁹⁹ DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 13e séance du 17 décembre 1909, p. 350.

³⁰⁰ DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 13e séance du 17 décembre 1909, p. 350.

alentours de la Martinique sont les docks flottants de la Barbade et de Saint-Thomas³⁰¹.

C'est à nouveau le commissaire colonial Paul Drilhon qui permet par l'un de ses clichés de mettre au jour le bassin de radoub (photographie 7). On distingue ainsi un navire au sec dans la forme, ce dernier est caractéristique des bâtiments de la fin du siècle. En plus de trois mâts aux dimensions réduites, une machine vapeur assure la propulsion en navigation. On aperçoit sa cheminée au centre du navire. Derrière le bras de mer que constitue la baie du Carénage le fort Saint-Louis apparaît. Un navire au mouillage se dessine au dernier plan à sa droite dans la baie des Flamands.

Sur un plan plus large, Fort-de-France a constitué un port de guerre dont l'importance a été conséquente durant la campagne du Mexique de 1862 à 1867³⁰². La ville dispose à cette période notamment d'investissements pour améliorer les installations existantes. Par ailleurs l'installation de la Compagnie Générale Transatlantique vient dynamiser le trafic maritime commercial de la ville, cette dernière n'existe alors sur ce plan que de façon très limitée. Enfin le développement du port dans son rôle d'appui aux navires des lignes maritimes et de la marine de guerre, à travers la construction du bassin de radoub, lui donne une importance régionale. Même si la fréquentation du bassin concerne essentiellement des navires français, pour cinq sixièmes³⁰³, cette installation permet aux navires des colonies françaises voisines de venir radouber. Le navire *Saint-Germain* qui s'échoue au début des années 1880 non loin de Pointe-à-Pitre, entre ainsi en cale sèche à Fort-de-France pour réparer ses avaries³⁰⁴.

Assez rapidement, le port s'heurte à des problématiques que partagent la majorité des ports. L'ensablement du fonds du port et du chenal d'accès de Fort-de-France notamment, est une contrainte naturelle avec lequel le port doit s'organiser. C'est une contrainte induite par l'apparition des quais. A Saint-Pierre où les navires mouillent pour charger ou décharger par gabarres, cette problématique n'existe pas.

Dès l'aménagement des installations de la Compagnie Générale Transatlantique, le fond du port a dû être curé pour permettre l'accès des navires. Ces dispositions sont inscrites dans la convention du 1^{er} avril 1867 signée entre la compagnie et la Martinique. A cet effet la colonie s'est portée acquéreur d'une drague. Le cyclone du 18 août 1891 entraîne la perte de cette drague. Cela implique rapidement pour le port de nombreux problèmes. Des navires raguent le fond lors de leurs manœuvres, entraînant des difficultés pour sortir du port. Le paquebot *Saint-Laurent*, de la Compagnie Générale Transatlantique, s'échoue ainsi dans la darse de la compagnie en 1892³⁰⁵.

³⁰¹ DCGM, session ordinaire de août 1905, 5e séance du 8 septembre 1905, p. 79.

³⁰² L. CHAULEAU, *Histoire antillaise...*, op. cit., p. 281.

³⁰³ DCGM, session ordinaire de août 1905, 7e séance du 8 septembre 1905, p. 180.

³⁰⁴ T. AUBE, *La Martinique, son présent et son avenir*, op. cit., p. 23.

³⁰⁵ ANOM FM SG MAR C93 D785. Lettre du gouverneur de la Martinique au sous-secrétaire d'État des Colonies, 10

Le remplacement de la drague entraîne de nombreux débats au sein du Conseil général, dont plusieurs conseillers généraux semblent peu pressés d'assurer le financement. Elle n'est ainsi remplacée qu'en 1901, par un achat auprès de la colonie britannique de Sainte-Lucie³⁰⁶.

Cet événement est endémique de la gestion des affaires portuaires dans la colonie. Généralement les budgets ne sont votés qu'en réaction à des problèmes, et après de longues tractations au sein du Conseil général. Comme à Saint-Pierre, il n'y a pas de vision d'ensemble des problématiques maritimes.

Seule une commission réunie par le gouverneur Vincent Allègre en 1886, sur une impulsion du ministre, semble apporter une limite à ce constat. Cette commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France, se tient suite à des réclamations répétées de la marine marchande et de la marine de guerre sur les contraintes du port³⁰⁷. Cette commission rassemble des acteurs de l'administration locale, de la marine d'État, de la marine de commerce, mais également des négociants et des élus. De nombreux problèmes portuaires sont évoqués. Au terme des conclusions de la commission, le dragage du port doit être approfondi, la construction de digues est envisagée, le renforcement de l'alimentation en eau également, un parc à charbon est projeté, mais aussi le bassin doit être agrandi. Ce projet reste cependant lettre morte.

Au final, l'étude des budgets de la colonie, de 1891 à 1902, met en valeur la légèreté de la gestion des affaires portuaires³⁰⁸. Les travaux réalisés pour améliorer les conditions de la navigation et du commerce sont très limités. Cela ne concerne principalement que des réfections de pontons dans les différents ports de la colonie.

Le grand emprunt de 1899, destiné en partie à compléter l'outillage du port de Fort-de-France, n'a des effets que très limités. Loin de venir apporter les solutions envisagées par la commission de 1886, il ne règle que ce que l'on pourrait appeler les affaires courantes. Cet emprunt au Crédit Algérien, autorisé par décret du 25 août 1899, répond aux problèmes de dragage datant de la perte de la drague en 1891 et renouvelle une partie de l'outillage vieillissant du bassin de radoub³⁰⁹.

Ces difficultés dans le processus d'amélioration du port de Fort-de-France, ne doivent pas pour autant dissimuler l'essor important de l'activité de ce dernier dans la seconde moitié du XIXe siècle. La disparition de la ville de Saint-Pierre entraîne pour la ville un accroissement important de son activité maritime et commerciale. Cette évolution entraîne également l'émergence de nouveaux projets pour répondre aux besoins du commerce.

mars 1892.

³⁰⁶ DCGM, session ordinaire de novembre 1901, 7e séance du 13 décembre 1901, p. 135.

³⁰⁷ Commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France, *op. cit.*, p. 2.

³⁰⁸ *Budget de la Martinique, 1891-1902, op. cit.*

³⁰⁹ DCGM, session extraordinaire de janvier 1899, 2e séance du 17 janvier 1899.

B. L'émergence de grands projets portuaires autour de Fort-de-France

Malgré le fait que la ville de Fort-de-France dispose déjà d'infrastructures maritimes et d'un certain trafic de navires, la disparition de la ville de Saint-Pierre entraîne de nombreux débats sur le choix de la future ville commerciale en Martinique. Malgré l'argumentation des uns et des autres Fort-de-France s'impose sans difficultés comme principale prétendante. Elle est ainsi l'objet de politiques de grands projets qui visent au développement de son port. Ces projections de travaux subissent l'influence importante de l'ouverture imminente du canal de Panama. Au final tous ces projets restent lettre morte et conduisent à l'échec d'une mise en place d'une politique portuaire en Martinique.

1) Les attermolements sur le choix du port commercial en remplacement de Saint-Pierre

La destruction de Saint-Pierre, cœur commercial de la Martinique, fait naître un large débat sur le choix de la future ville de commerce de l'île. La presse locale se fait l'écho de ces attermolements, dont un ouvrage offre une synthèse intéressante³¹⁰. Des défenseurs de la Trinité, du François, du Robert, mais également du Marin et même du Carbet exposent leurs points de vue sur les avantages de leurs communes. Il n'est question ici de tous les reprendre. Néanmoins révéler la teneur des échanges permet de saisir la nature du débat qui s'installe.

Alors qu'un croiseur de la Marine effectue des sondages dans les passes du Robert en vue d'en connaître la configuration avec précision, ce qui semble être un journaliste du François s'interroge sur la finalité de cette mission. « Il apparaît tout d'abord qu'au point de vue de la salubrité publique, le bourg du Robert, par sa situation, ne peut offrir les garanties désirables, et ensuite que son mouillage ne présente pas toute la sécurité qu'exige un port de commerce à cause de certains bas-fonds qui ne sont pas indiqués sur la carte »³¹¹.

Malgré les revendications des autres petits ports de l'île, le débat semble s'être concentré sur un choix entre Fort-de-France et la Trinité. Ce dernier, bien que très loin derrière Fort-de-France, est le troisième port de commerce de Martinique à la fin du XIXe en terme d'importance de flux maritime³¹². Sa place privilégiée dans le nord de l'île pourrait en faire un point de regroupement d'une partie des sucres et rhums avant leur exportation.

Une photographie de Camille Le Camus dévoile la baie de la Trinité dans les toutes premières années du XXe siècle (photographie 8). On y distingue au premier plan à gauche l'usine sucrière de la Trinité et le bourg derrière, dont on constate la faible étendue urbaine. Un deux-mâts

³¹⁰ [Anon.], « L'avenir de la Martinique : autour d'une ville commerciale », *Bulletin trimestriel de la Société de Géographie de l'Est*, 1er et 2e trimestre 1903.

³¹¹ [Anon.], « L'avenir de la Martinique : autour d'une ville commerciale », art. cit., 1er trimestre 1903, p. 50.

³¹² Voir tableau 4.

est au mouillage dans la baie et l'on distingue au loin les brisants.

8. Vue sur la Trinité et sa baie (~1903)



Source : ANOM 8 Fi73/21

Dans les mois qui suivent la catastrophe, le Conseil municipal de la Trinité nomme une commission chargée d'étudier les moyens de faciliter l'extension de la ville et d'améliorer la rade. Celle-ci expose que « la situation géographique de la Trinité, la profondeur et la sûreté de la rade, sont des avantages réels qui ne se trouveront nulle part. Il ne nous sera donc point difficile, du moins je l'espère, de faire valoir nos droits à la succession de Saint-Pierre »³¹³.

Néanmoins les arguments semblent plus marqués par la passion que par la raison. L'étude des instructions nautiques est révélatrice. Le havre de la Trinité présente un plan d'eau calme, à l'abri du vent et de la mer. Cependant son accessibilité pose question. Sa baie est ainsi défendue par « une ceinture de récifs qui l'enveloppe presque sans interruption »³¹⁴. Bien que quelques passes en permettent l'accès lorsque les vagues de l'Atlantique ne déferlent pas sur les récifs, le régime des vents limite ses entrées et sorties. « Il est souvent plus difficile de sortir du havre de la Trinité que d'y entrer, particulièrement quand les vents sont à l'est-nord-est »³¹⁵. Lucien-René Abenon dans une étude des vents de Martinique relative à l'arrivée sous voile à Saint-Pierre, relève que 86% des

³¹³ [Anon.], « L'avenir de la Martinique : autour d'une ville commerciale », art. cit., 1er trimestre 1903, p. 45.

³¹⁴ M.-P. MONNIER, *Description nautique des côtes de la Martinique...*, op. cit., p. 151.

³¹⁵ M.-P. MONNIER, *Description nautique des côtes de la Martinique...*, op. cit., p. 156.

observations sur le vent dans l'île l'indiquent orienté du nord-est à l'est³¹⁶.

Ce débat est également marqué par la nature militaire de Fort-de-France. La présence de la marine de guerre pourrait nuire au commerce. Ces arguments apparaissent bien plus comme d'opportunités que fondés sur des raisons valables. Ces instigateurs tentent sans doute de raviver un vieux débat qui a marqué l'étude des ports en France. On ne peut nier que cet argument a pu être légitime dans le cadre des plus grands arsenaux français. Néanmoins Fort-de-France apparaît comme hors contexte avec ses quelques bâtiments stationnaires.

Victor Sévère, maire de Fort-de-France, s'emploie également à défendre sa ville. La grande baie de la ville, ouverte sur la mer Caraïbe, calme durant la majeure partie de l'année, ne manque pas d'atouts. Elle n'est néanmoins pas exempte d'inconvénients à souligner.

Ses fonds présentent « des bancs d'une étendue considérable »³¹⁷, qui obligent les navires à franchir des passes parfois resserrées. La ville s'est néanmoins déjà attelée à ce problème en draguant certaines des passes. Par ailleurs les vents obligent à louvoyer pour remonter jusqu'à la ville. Néanmoins l'accès y est bien plus aisé que sur la côte atlantique, et surtout le port est accessible toute l'année quelles que soient les conditions. Enfin le développement déjà notable à la fin du XIXe siècle du commerce et de la navigation, à travers un certain nombre de structures, apparaît comme un argument fort pour la ville.

Ces grands débats sur le choix du port peuvent apparaître comme manquant de pragmatisme. Le commerce en effet ne semble pas attendre le résultat des débats pour poursuivre ses activités en Martinique. Et au grand dam des défenseurs de la côte ouest, les navires viennent à présent faire relâche à Fort-de-France. Le maire de Fort-de-France le souligne très justement à l'occasion d'une réunion du Conseil municipal : « le commerce [...] sait où sont ses intérêts mieux que personne, s'il a déjà choisi Fort-de-France, c'est qu'il s'y trouve mieux à tous les points de vue »³¹⁸.

C'est cette situation qui est entérinée dans l'orientation des grands projets portuaires sur Fort-de-France.

2) La multiplication des grands projets de modernisation portuaire autour de Fort-de-France

La catastrophe de Saint-Pierre entraîne en Martinique, mais également en Métropole et à l'international, un important mouvement de solidarité. Des souscriptions sont lancées pour tenter de limiter les difficultés humanitaires de la population. Des mesures sont prises pour réinstaller dans l'urgence les populations sinistrées. Léo Ursulet s'est particulièrement intéressé aux mesures prises

³¹⁶ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 18.

³¹⁷ M.-P. MONNIER, *Description nautique des côtes de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 107.

³¹⁸ ACFDF DCM, 7 septembre 1902.

dans les années qui suivent le désastre³¹⁹. Les solutions envisagées pour remettre en ordre de fonctionnement l'économie maritime martiniquaise, bien qu'également étudiées en partie par Léo Ursulet, ont fait l'objet de moins d'attention.

La destruction de Saint-Pierre entraîne la remise en cause de l'ordre commercial de la Martinique. Cette situation entraîne d'importantes tentatives de réalisation de politiques publiques pour accompagner les évolutions. Celles-ci ont pour optique de doter l'île des structures nécessaires au redéveloppement du commerce maritime.

Le gouverneur Louis Mouttet ayant été tué dans l'éruption, un gouverneur est renommé. Jean-Baptiste Lemaire, à la session extraordinaire du Conseil général de mai 1903, expose dans son discours introductif sa volonté d'utiliser deux millions de francs à des travaux d'intérêt général dans le cadre d'un emprunt plus global. En effet un emprunt de sept millions de francs est envisagé. Il est présenté le 6 novembre 1902 par projet de loi à la Chambre des députés, par le ministre des Colonies et celui des Finances³²⁰.

Sur le plan maritime le gouverneur souhaite que l'activité se développe à Fort-de-France, notamment via la création d'un parc à charbon, des travaux d'adduction d'eau ainsi que l'agrandissement du bassin de radoub à moyen terme. Ces projets doivent faire l'objet de l'emprunt envisagé. A court terme, le simple vœu est émis que l'initiative privée doit développer elle-même de quoi subvenir à ses besoins immédiats, notamment à travers la construction de wharfs afin de faciliter les opérations de chargement et de déchargement³²¹.

Une commission de conseillers généraux, destinée à examiner les moyens de venir en aide aux victimes de l'éruption et de favoriser le relèvement de la colonie est nommée à l'occasion de cette session du Conseil général. Son rapporteur n'est autre que Victor Sévère, qui outre ses fonctions à l'assemblée locale, cumule également les fonctions de maire de Fort-de-France.

Cette commission place au premier plan de la restructuration économique de Martinique le développement du port de Fort-de-France. A la différence du gouverneur elle souhaite cependant une politique d'investissement importante visant à organiser le commerce, ne souhaitant pas laisser l'initiative privée organiser d'elle-même le port³²², même à court terme.

Les différents intérêts apparaissent au sein du Conseil général et le débat sur l'importance à donner à d'autres communes, en plus de Fort-de-France, fait débat. La Trinité s'y voit ainsi comme un point central des échanges maritimes, un projet de chemin de fer la reliant aux plantations de la côte atlantique du nord de l'île est même projeté pour lui donner les moyens de ses ambitions³²³.

³¹⁹ Voir L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, pp. 341-378.

³²⁰ *Ibid.*, p. 342.

³²¹ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 1ère séance du 26 mai 1903, p. 7.

³²² DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 8e séance du 4 juin 1903, p. 141.

³²³ *Ibid.*, p. 143.

La rapidité des prises de positions sur les travaux à effectuer et les dépenses à engager pour donner au commerce les moyens de son activité, se heurtent aux latences de tout projet d'une telle ampleur. Le service des Ponts et Chaussées doit établir les plans des travaux envisagés et estimer la dépense à travers des devis et cahiers des charges. Mais plus loin que cela, ce service est contraint à travers une organisation interne qui dépasse le seul cadre de la colonie. Cette administration très centralisée doit faire remonter vers des organes de décision ses projets avant tous travaux. Cela contribue à ralentir l'avancement de la préparation aux travaux.

Le projet de loi de financement, visant à autoriser la Martinique à contracter un prêt, implique pour l'administration de l'île de se soumettre au cycle parlementaire. C'est le ministère des Colonies qui représente alors les intérêts de la Martinique devant notamment la Commission du budget de la Chambre des députés³²⁴ pour lui permettre de financer ses travaux.

Une navette s'installe entre les différents acteurs de la rénovation économique de Martinique. Ils sont nombreux et éclatés géographiquement, ce qui ne facilite nullement la rapidité du processus de prise de décision. Le Conseil général émet ainsi sa vision des travaux et des projets à réaliser, que le service des Ponts et Chaussées met en forme et budgétise. L'administration locale, par le gouverneur, échange avec le ministère des Colonies sur les projets de l'assemblée locale, chacun émettant sa vision des travaux et n'hésitant pas à apporter des modifications aux projets. L'ampleur d'un tel programme nécessite des financements externes à la colonie. Cette situation fait en conséquence entrer d'autres acteurs dans le processus de prise de décision. Si la colonie souhaite emprunter auprès d'une banque privée, l'emprunt voté par le Conseil général doit être approuvé par décret pris en Conseil d'État, ainsi que par une loi si la garantie de l'État est demandée. Au sens de la loi de finance du 13 avril 1900, les dépenses de la colonie se font sous l'instruction du ministère de tutelle. Au final, c'est ce que souligne Léo Ursulet, l'autonomie financière est assez limitée³²⁵.

La ligne de conduite des parlementaires vis-à-vis du projet d'aménagement semble s'établir de manière constante. Tout endettement de la colonie ne doit advenir qu'à l'issue d'une étude sérieuse d'un projet de travaux et d'une ventilation des dépenses précises. C'est à l'image des propos tenus dans le rapport de la commission du budget de la Chambre des députés du 19 janvier 1903, qui écarte un premier projet d'emprunt pour motif qu'il ne peut être approuvé qu'en accord avec un programme de travaux complet indiquant le montant des dépenses à couvrir³²⁶.

Pour ces raisons le projet prend un retard considérable et évolue à de nombreuses reprises. Ainsi le crédit envisagé de deux millions de francs en 1902 n'aboutit pas faute d'éléments matériels sur lesquels voter une loi³²⁷. Le crédit de 3.025.000 francs votés par la loi du 15 mars 1903, acquitte

³²⁴ DCGM, session ordinaire de août 1905, 1ère séance du 22 août 1905, p. 3.

³²⁵ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, op. cit., p. 366.

³²⁶ DCGM, session ordinaire septembre 1907, 13e séance du 14 décembre 1907, p. 336.

³²⁷ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, op. cit., p. 342.

ainsi des dépenses occasionnées par l'éruption et vient en aide aux sinistrés. Néanmoins aucuns travaux ne sont budgétés dans ce crédit.

Cependant, une ambition claire, pourvue des études nécessaires à sa réalisation, fait jour en 1906 à travers une commission rassemblant notamment des industriels et des négociants. Ce projet comprend la réfection du canal d'adduction d'eau à Fort-de-France, l'allongement du bassin de radoub à 200 mètres, ainsi que la construction d'un wharf métallique et de quais en maçonnerie dans la baie des Flamands de la ville. Par ailleurs un chemin de fer doit relier Basse-Pointe et le Marigot, avec construction d'un wharf, pour permettre le déchargement des sucres et autres produits du nord.

Un changement de gouverneur en 1907 provoque l'ajout à ce programme de quelques éléments. La voie ferrée est ainsi prolongée jusqu'à la Trinité. Sur Fort-de-France, l'aménagement de la Rivière Madame, à l'ouest de la ville, vise à offrir aux caboteurs des quais pour faciliter les échanges de marchandises³²⁸.

Le gouverneur propose que ces travaux soient financés par un emprunt de 6.000.000 de francs³²⁹. Une commission du Conseil général rend néanmoins un avis défavorable à ce projet jugé trop vaste, faute d'éléments d'appréciations suffisants. Ainsi l'étude du projet est renvoyée à la Commission coloniale³³⁰.

Un projet d'inspiration identique, mais de 5.000.000 de francs est présenté à nouveau par l'administration au Conseil général en 1908. Seulement des voix s'élèvent au Conseil contre un projet qui ne profite quasiment qu'à Fort-de-France. Devant les dissensions internes, le risque que l'emprunt soit fragmenté en autant d'intérêts communaux dans l'île n'est pas à exclure. La diminution de la portée des travaux envisagés pèse sur le projet.

Par ailleurs la colonie envisage de céder le bassin de radoub au ministère de la Marine à titre gracieux, celle-ci ne souhaitant plus engager de dépenses dans son administration. Si celle-ci refuse, le Conseil général souhaite que l'État participe financièrement à l'agrandissement du bassin, ce dernier en étant un utilisateur important³³¹. C'est autant de points du projet qui provoquent à nouveau le décalage de sa réalisation.

C'est finalement un facteur exogène qui précipite la prise de décision : une épidémie de fièvre jaune touche tout particulièrement Fort-de-France de 1908 à 1909. C'est le ministre des Colonies Milliès-Lacroix qui demande directement au gouverneur, par une dépêche du 27 juillet 1909, de soumettre un projet d'emprunt de 2.800.000 de francs à l'assemblée locale³³². Ce projet ne comprend que des travaux d'assainissement et d'adduction d'eau. L'assainissement vise à rendre

³²⁸ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 1ère séance du 19 novembre 1907, p. 7.

³²⁹ *Ibid.*, p. 12.

³³⁰ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 3e séance du 17 janvier 1911, p. 55.

³³¹ *Loc. cit.*

³³² DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 4e séance du 8 décembre 1909, p. 96.

salubre une partie de Fort-de-France, dont l'afflux majeur de population sans contrôle au lendemain de la catastrophe a considérablement augmenté la population. L'adduction d'eau de la ville est envisagée dans le même esprit. Ce dernier point est d'un intérêt particulier dans notre étude. L'adduction concerne en effet également le ravitaillement en eau fraîche des navires, ce qui constitue dans le cadre des escales une action importante.

Convoquée à cet effet, la session ordinaire du Conseil général de novembre 1909 adopte ce projet de travaux. Néanmoins elle y adjoint la construction de la voie ferrée du nord pour un total de 5.000.000 de francs³³³. Aucune suite n'est donnée à ce projet.

Le ministère des Colonies recommande à la Martinique de scinder son emprunt, pour privilégier un premier emprunt privilégiant les travaux d'assainissement et d'adduction d'eau. C'est ce qu'expose le gouverneur Fernand Foureau lors de son discours d'ouverture de la session ordinaire de décembre 1910 : « notre situation budgétaire ne nous permet pas de songer à contracter en 1911 un emprunt plus considérable destiné aux grands travaux d'utilité publique »³³⁴.

Cependant à nouveau, le Conseil général par l'action de sa commission financière tout particulièrement, souhaite ajouter à l'emprunt 3.200.000 francs pour financer le prolongement du bassin de radoub, dont la Marine ne souhaite pas devenir acquéreur, ainsi qu'un wharf en eau profonde et un parc à charbon³³⁵. Il s'agit donc au final d'un projet représentant 6.000.000 de francs.

Le ministère des Colonies en vient à trancher, il scinde la demande d'emprunt de la colonie avant de la présenter au Conseil d'État. Celle-ci qui ne concerne plus qu'un montant de 3.000.000 de francs destinés aux travaux d'adduction et d'assainissement. Le restant des travaux est relégué à l'étude d'une mission devant se rendre aux Antilles, en vue des dispositions à prendre pour faire face au trafic devant résulter du percement de Panama³³⁶. Ainsi un décret du 5 décembre 1911 permet à la colonie de contracter un emprunt de 3.000.000 de francs auprès de la banque Louis Hirsh³³⁷.

Ces multiples changements exigent un travail important de la part du service des Ponts et Chaussées de la Martinique. Les différents chefs de service qui se succèdent au poste, sont d'ailleurs très présents lors des discussions au Conseil général. Cette situation fait apparaître le caractère transactionnel des projets d'aménagements mis en valeur par Bruno Marnot. « Les ingénieurs en poste devaient composer avec les exigences des communautés portuaires locales, les contraintes imposées par leur administration de tutelle et l'enthousiasme ou la tiédeur du pouvoir central »³³⁸.

La conduite des projets de travaux durant la première décennie du XXe siècle est ainsi

³³³ *Ibid.*, p. 83.

³³⁴ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 1ère séance du 27 décembre 1910, p. 6.

³³⁵ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 12e séance du 24 janvier 1911, p. 363.

³³⁶ DCGM, session ordinaire de novembre 1911, 12e séance du 13 décembre 1911, p. 278.

³³⁷ Compte définitif des recettes et des dépenses pour l'exercice 1913, *Budget de la Martinique*, 1917, *op. cit.*, p. 119.

³³⁸ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 259.

relativement erratique. Les premiers projets ont échoué en raison de la précipitation avec lesquels ils ont été menés. Par la suite, alors que les études sont prêtes, l'assemblée locale ne parvient plus à s'entendre sur les travaux à privilégier dans l'emprunt. C'est finalement des raisons sanitaires qui accélèrent la prise de décision pour un premier emprunt. Les travaux ne concernent l'activité maritime que de façon annexe, il s'agit avant tout d'assainir Fort-de-France. Le projet de construction d'infrastructures est donc encore reporté. Cependant, c'est à nouveau un facteur externe qui exerce une influence considérable dans la prise de décision pour les travaux à venir. L'ouverture imminente du canal de Panama vient conditionner la réalisation des travaux portuaires à Fort-de-France.

3) L'influence de l'ouverture du canal de Panama dans les travaux portuaires à Fort-de-France

Dans le commerce maritime mondial au début du XXe siècle, un ouvrage majeur retient de nombreuses attentions. C'est le creusement du canal de Panama. La Martinique, peu éloignée du Panama, n'échappe pas à l'emballement qui entoure sa construction.

Dans le percement de l'isthme, alors situé dans une région rattachée de la Grande Colombie, la *Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama* menée par Ferdinand de Lesseps, connaît un échec retentissant. Sa mise en liquidation en 1889, met à mal le projet français de relier l'Atlantique au Pacifique. C'est une immense affaire de corruption entourant l'œuvre qui éclate en France, connu sous le nom de « scandale de Panama ».

Pour les Etats-Unis, l'ouverture d'une voie navigable dans l'isthme panaméen est une question stratégique. Un navire appareillant de New York pour San Francisco, doit parcourir près de 13.200 milles nautiques en passant par l'Amérique du Sud. L'ouverture de la voie navigable permet de ramener la distance à parcourir proche de 5.100 milles nautiques.

Les Etats-Unis souhaitent donc poursuivre le projet. C'est Philippe Bunau-Varilla, ingénieur français ayant travaillé sur le canal, qui leur offre cette possibilité. Il convainc le Congrès des Etats-Unis d'investir dans les travaux. Cependant le parlement colombien s'oppose à la réalisation des travaux au Panama par les Américains. Les Etats-Unis soutiennent alors une insurrection qui conduit à l'indépendance du Panama le 3 novembre 1903. La souveraineté américaine sur le canal à venir est assurée par la signature du traité Hay-Bunau-Varilla le 18 novembre 1903. Dix années de travaux sont alors nécessaires pour percer le nouveau pays. Des dizaines de milliers de travailleurs en provenance de Martinique participent d'ailleurs au chantier. Le canal est achevé et inauguré le 15 août 1914.

Les conséquences de ce projet pharaonique sont délicates à évaluer par les acteurs en Martinique durant sa construction. Néanmoins, l'anticipation de celles-ci est à l'origine de très nombreuses interrogations. Ainsi la question du canal de Panama émerge avec insistance dans le

débat public dans les années 1880, lorsque débute la première tentative de percement de Ferdinand de Lesseps.

Dès l'étude du chemin de fer de l'ingénieur Duquesnay en 1883, il est souligné les avantages que peut tirer l'île à s'équiper en prévision du percement du Panama³³⁹. En 1886 également la commission qui étudie comment le port de Fort-de-France peut être amélioré, pointe les avantages à retirer du percement de l'isthme³⁴⁰.

Le débat public sur les intérêts à retirer de l'ouverture du canal émerge donc parallèlement à sa construction. Les préoccupations portent sur les bouleversements à venir pour le commerce et la navigation de la Martinique. Il est d'ailleurs possible de parler d'un problème public, dans la mesure où les acteurs locaux sont convaincus qu'il est possible d'agir pour améliorer la situation.

Si l'intensité du débat décroît lors du scandale de Panama dans la dernière décennie du XIXe siècle, les références à l'ouverture refont surface lorsque les Etats-Unis reprennent la concession et débutent leurs travaux. Le gouverneur Fernand Foureau s'en fait l'écho dans son discours introductif à la session de novembre 1908 du Conseil général : « il nous est permis d'envisager le moment où notre colonie se trouvera sur le parcours de plusieurs grandes routes maritimes du monde et où elle deviendra ainsi un centre important de ravitaillement »³⁴¹.

L'argumentation développée cherche continuellement à justifier les projets de travaux dans le port de Fort-de-France. Les défenseurs de cette vision veulent coupler le problème de l'ouverture du canal, à la solution qui consiste à moderniser le port de la Martinique. A l'image du conseiller général Homère Clément qui défend devant le Conseil le 17 janvier 1911 l'emprunt pour les travaux du port : « Ce sera Fort-de-France qui deviendra le point d'atterrissage et de radoub pour un très grand nombre de navires allant de l'Atlantique au Pacifique et réciproquement par le Canal. Nous avons donc pour devoir d'aménager son port [...] »³⁴².

Les raisons d'une telle insistance interrogent. L'horizon commercial de la Martinique ne semble pas pouvoir évoluer avec l'ouverture du canal. Les échanges de marchandises de l'île se réalisent en majeure partie avec sa métropole. Le commerce avec les Etats-Unis ne subsiste qu'en raison de l'importance commerciale de ce dernier dans les Caraïbes qui peut fournir des produits dont la Métropole ne dispose pas, mais également de sa proximité qui diminue les coûts d'acheminement. Au final l'horizon commercial de la Martinique est fortement contraint par le régime douanier de 1892.

C'est donc plutôt sur la possibilité de devenir un port d'escale de premier plan, que le

³³⁹ BMS 385.52 MAR FA, DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, p. 19.

³⁴⁰ *Commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France, op. cit.*, p. 2, 17, *passim*.

³⁴¹ DCGM, session ordinaire de novembre 1908, 1ère séance du 30 novembre 1908, p. 2.

³⁴² DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 3e séance du 17 janvier 1911, p. 61.

Conseil général de Martinique porte son argumentation. Là encore néanmoins les interrogations subsistent en raison de l'emplacement même de la Martinique dans la Caraïbe, par rapport aux trajets des navires. C'est pour ces mêmes interrogations que le Comité des travaux publics des colonies préfère surseoir au projet d'agrandissement du port en 1911. Ce Comité a été saisi dans le cadre des projets de travaux compris dans la demande d'emprunt voté par le Conseil général de Martinique à sa session de décembre 1910.

Le Comité des travaux publics des colonies existe depuis l'arrêté du 18 janvier 1890. Sa mission est de donner un avis sur tous les projets de travaux publics dans les colonies, en guidant le ministère des colonies en la matière grâce à sa compétence technique³⁴³. C'est l'expression de la très forte centralisation de la conduite des travaux publics sous la IIIe République. L'objectif est de limiter les travaux mal conçus, qui peuvent avoir des répercussions importantes sur le budget des colonies ou de l'État³⁴⁴.

Saisi du projet de construction d'un wharf métallique sur le front de mer de Fort-de-France, le Comité, dans sa séance du 3 juillet 1911, émet certains doutes sur le projet de la colonie. Il ne parvient pas à saisir si la Martinique souhaite simplement améliorer son outil portuaire, ou si elle désire s'équiper en prévision du percement du canal. Afin d'éclairer la nature des travaux à engager, le Comité rend l'avis qu'il est nécessaire que soit menée « une étude d'ensemble, bien plus générale que celle du projet présenté »³⁴⁵. Bien qu'il approuve les travaux d'assainissement et d'adduction d'eau³⁴⁶, le Comité ajourne pour les mêmes raisons le projet d'agrandissement du bassin de radoub³⁴⁷. Ces travaux sont jugés lourds financièrement en plus d'être inadaptés techniquement. Dans le projet d'agrandissement, seul l'allongement est envisagé, de 130 mètre à près de 200 mètres, or les tirants d'eau des navires augmentent également. Modifier la profondeur du bassin implique pour la forme de radoub de Fort-de-France de descendre sous les fondations, ce qui entraîne des travaux équivalents à une réfection complète.

Le Comité admet ainsi que la demande de la Martinique soit disjointe. Les travaux d'adduction d'eau et d'assainissement sont approuvés, notamment pour les raisons sanitaires déjà évoquées. C'est ce qui conduit à l'emprunt de 3.000.000 de francs contracté auprès de la banque Louis Hirsh, autorisé par décret du 5 décembre 1911. Néanmoins tous les travaux d'amélioration du port sont ajournés. Le Comité des travaux publics des colonies, afin de se rendre compte des

³⁴³ Paul GRENET, *Répertoire général du commerce national et international*, Paris, Répertoire général du commerce, est. 1904, p. 96.

³⁴⁴ Honoré PAULIN, *L'outillage économique des colonies françaises*, Paris, Emile-Larose, 1913, p. 4.

³⁴⁵ ANOM FM 4TP14. Ministère des Colonies. Comité des travaux publics des colonies. Examen du projet de construction d'un wharf métallique à Fort-de-France. Registre n°14, séance du 3 juillet 1911, p. 70.

³⁴⁶ ANOM FM 4TP14. Ministère des Colonies. Comité des travaux publics des colonies. Examen de projets divers d'adduction d'eau et d'assainissement à la Martinique. Registre n°14, séance du 3 juillet 1911.

³⁴⁷ ANOM FM 4TP14. Ministère des Colonies. Comité des travaux publics des colonies. Discussion du projet d'allongement de la forme de radoub de Fort-de-France. Registre n°14, séance du 10 juillet 1911.

dispositions à prendre pour l'ouverture de Panama, propose à son ministère de tutelle qu'une mission d'étude soit menée.

Cette mission est constituée à la fin de l'année 1911 par le ministre des Colonies Albert Lebrun. Elle est chargée d'étudier les conséquences de l'ouverture du canal de Panama en ce qui concerne les colonies françaises des Antilles et d'Océanie. C'est l'ingénieur en chef René Jullidière, des Ponts et Chaussées, accompagné de délégués du ministère du Commerce et de celui de la Marine, qui est en charge de l'étude. La mission embarque pour les Antilles le 26 janvier 1912 pour débiter un travail qui dure six mois³⁴⁸.

Le compte-rendu de la mission, situé aux Archives nationales d'outre-mer, n'a pas pu être consulté. Néanmoins le ministre des Colonies défend sur la base des résultats de l'étude sa vision de l'aménagement du port de Fort-de-France, lors d'une séance au Sénat le 26 mai 1913. Le ministre cite de manière conséquente le rapport de René Jullidière, ce qui permet d'y retrouver les éléments essentiels de la mission réalisée. Le compte-rendu de cette séance a été publié dans l'ouvrage *Les intérêts de la France à l'ouverture du canal de Panama*³⁴⁹.

Quatre hypothèses sont envisagées pour justifier la création d'un port dédié aux escales. Il doit y avoir du fret à prendre ou à laisser, des passagers à embarquer ou débarquer, la possibilité de charbonner, ou exceptionnellement des réparations à effectuer³⁵⁰. En Martinique c'est la possibilité de charbonner qui est retenue, les autres hypothèses s'appliquant peu à l'île. La possibilité de réparer n'étant pas à elle seule vue comme génératrice d'un trafic important.

Un port de ravitaillement en charbon doit être situé au plus près des routes maritimes, afin d'éviter toute consommation de combustible supplémentaire dans un éventuel détour, sans compter la perte de temps. Précisément la Martinique est au sud de la route liant l'Europe au canal de Panama. De Bordeaux à Colon, ce sont 4.629 milles nautiques à parcourir. Une escale à la Martinique exige de parcourir 148 milles nautiques supplémentaires.

René Jullidière émet de nombreuses réserves sur la possibilité de la Martinique de devenir un point de ravitaillement en charbon. « La demande nouvelle de charbon produite par l'ouverture du canal de Panama ne sera pas aussi importante qu'on est porté généralement à le croire ; et pourtant beaucoup de ports vont se discuter cette clientèle, de sorte qu'il y aura peu pour chacun et très peu pour ceux qui ne sont pas très bien situés »³⁵¹. Pour cette raison, l'ingénieur estime que la France doit « renoncer à la constitution d'un vaste port muni d'engins coûteux et largement

³⁴⁸ Henry BERANGER, Jean-Baptiste MOREL, *Les intérêts de la France à l'ouverture du canal de Panama : discours au Sénat, séance du 26 mai 1913*, Paris, Impr. Dubois & Bauer, 1913, p. 54.

³⁴⁹ *Ibid.*

³⁵⁰ *Ibid.*, p. 55.

³⁵¹ *Ibid.*, p. 56.

approvisionné »³⁵².

Néanmoins l'équipement du port de Fort-de-France, ne laisse pas la mission indifférente lors de son passage dans l'île. Si celle-ci considère que développer le port de la Martinique en vue du percement du canal n'est pas une bonne solution, elle observe néanmoins que les installations ne sont pas adaptées à l'île. Le port doit ainsi être mis en situation de répondre aux besoins de la colonie³⁵³.

Au final l'argumentation utilisée de l'ouverture imminente de Panama par les acteurs locaux de Martinique dans les années 1910, apparaît dans l'ensemble comme un argument choisi pour donner du poids aux projets d'aménagement du port. Le peu d'intérêts maritimes et commerciaux qu'a la Martinique au percement de l'isthme est assez marquant. L'insistance de cette argumentation entraîne néanmoins, dans le doute, la mise en place d'une mission d'étude qui décale tout le processus de décision de plusieurs années. La conclusion de la mission Jullidière, au final, confirme la nécessité des travaux dans le port. Si celui-ci ne doit pas être développé en raison du percement de Panama, il doit l'être en raison du manque d'équipement qui entrave le commerce régulier de la Martinique.

A présent qu'il est recommandé à la Martinique d'équiper son port dans un rapport officiel, établi par une mission qui a obtenu un écho important des milieux coloniaux, l'opportunité de débiter les travaux est à saisir.

Sur les recommandations de la mission Jullidière, l'administration prépare donc un nouveau projet évalué à 5.000.000 de francs. Celui-ci est proposé à la session ordinaire du Conseil général de novembre 1913³⁵⁴ et ses éléments sont renvoyés à la Commission coloniale pour étude. Une session extraordinaire du Conseil général est convoquée en juillet 1914 afin de finaliser la réalisation du projet ambitieux de travaux. La colonie souhaite établir une digue accolée au fort Saint-Louis, afin de protéger 500 mètres de quais à établir dans la baie du Carénage. Par ailleurs des quais sont également envisagés sur la place Bertin et la Pointe-Simon pour accueillir des navires de faible tirant d'eau. Le projet de parc à charbon est également réinscrit au budget de l'emprunt³⁵⁵.

Dans son ensemble, le projet ne surprend pas par son originalité. Les solutions d'aménagements présentées sont pour certaines issues d'anciens travaux préparatoires. Néanmoins, compte-tenu de l'opportunité ouverte par les conclusions de la mission Jullidière, il apparaît que c'est le projet qui dispose du plus de chance d'aboutir depuis la catastrophe de 1902.

Le déclenchement de la Première Guerre mondiale le 28 juillet 1914 porte un coup d'arrêt irrémédiable aux travaux envisagés. Les tentatives de mettre en place une politique portuaire en

³⁵² *Ibid.*, p. 57.

³⁵³ *Ibid.*, p. 58.

³⁵⁴ DCGM, session ordinaire de novembre 1913, 6e séance du 24 décembre 1913, p. 268.

³⁵⁵ DCGM, session extraordinaire de juillet 1914, 4e séance du 8 juillet 1914, p. 43.

Martinique restent en conséquence un échec.

4) L'échec de la politique portuaire après la catastrophe de 1902

L'abondance des projets de travaux portuaires en Martinique, durant toute la période s'étalant de la catastrophe de 1902 jusqu'au déclenchement de la Première Guerre mondiale en 1914, n'a eu d'égal que leur constante incapacité à aboutir.

L'étude des différentes phases de la mise en forme des projets a déjà permis de mettre en lumière les points qui ont bloqué les travaux envisagés. Les raisons de cette déconvenue sont nombreuses et de plusieurs ordres. En revenant sur quelques exemples nous pouvons tenter de dégager les tendances qui concourent à cet échec.

Devant l'étendue du désastre qui a secoué la Martinique, la blessant au plus profond de son sein, l'administration a voulu agir au plus vite pour rétablir une situation acceptable d'un point de vue social et économique pour l'île.

Une certaine célérité de l'action pour venir en secours aux populations sinistrées se dégage. Alors que la catastrophe éclate le 8 mai 1902, dès le 12 mai se crée sous l'égide du ministre des Colonies le comité officiel d'assistance et de secours qui est en charge de collecter et d'allouer les aides aux sinistrés. Par ailleurs une commission locale de secours aux sinistrés se met en place à Fort-de-France afin de tenter de pallier aux premières nécessités. Néanmoins comme le souligne Léo Ursulet dans sa thèse³⁵⁶, les actions menées au lendemain de la catastrophe n'ont pas été toutes nécessairement adaptées ou cohérentes. Au-delà de ce constat l'auteur porte un jugement sévère sur l'action des autorités publiques dans la gestion de la crise. Il semble surtout que les acteurs de l'époque ont fait ce qu'ils ont pu, avec ce qu'ils savaient et ce qu'ils avaient.

Cette célérité de l'administration locale ainsi que des élus locaux, dans la mise en forme d'un projet post-catastrophe pour les sinistrés a été bien accueillie en Métropole. Néanmoins, s'agissant des questions maritimes et économiques, cette célérité semble avoir été interprétée différemment. Les instances nationales semblent avoir pris cet empressement pour de la précipitation. Sans doute, s'agissant ici non plus de questions humanitaires mais de questions commerciales, le pouvoir central a-t-il voulu exercer un contrôle plus serré de l'action locale. Cet état de fait est la cause du premier ajournement de la demande de financement par le Parlement. Le député Bienvenu Martin, rapporteur de la commission des finances à la Chambre des députés, expose ainsi que la Métropole ne peut se prononcer sur une éventuelle aide tant qu'un programme de travaux consolidé n'est pas établi³⁵⁷.

Au-delà de cette entrée en matière délicate, ce sont sans doute les dissensions internes du

³⁵⁶ Voir notamment L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 242 et suiv.

³⁵⁷ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 8e séance du 4 juin 1903, p. 140.

Conseil qui ont le plus pesé dans la définition du projet.

L'emplacement même du port est sujet à débat. Nous ne reviendrons pas sur l'éventualité de développement du port à la Trinité que nous avons déjà explorée. Il s'agit ici sur le front de mer de Fort-de-France de déterminer où le port doit être aménagé. Le projet initial soutenu en 1902 envisage le développement du port à l'est de la ville, à proximité de l'emplacement de la Compagnie Générale Transatlantique³⁵⁸. Quelques années plus tard, en 1907, le projet de construction à l'est est abandonné au profit du front de mer du centre-ville³⁵⁹. Néanmoins le Conseil général souhaite aménager en même temps des quais dans la partie ouest de la ville, afin d'éviter un trop fort développement des industries en centre-ville³⁶⁰.

Des voies également se sont élevées au sein du Conseil, sur des travaux envisagés qui, avant de profiter à toute la colonie, pourrait profiter en premier lieu à certains acteurs privés locaux de par leur localisation³⁶¹. Toujours sur la ventilation géographique des crédits, Fort-de-France a bien souvent été la cible de commentaires sur l'avantage indu qu'elle aurait, à profiter d'une dette portée par toute la colonie. Les débats sur les travaux d'adduction d'eau sont particulièrement représentatifs de ce constat.

Enfin, la question du degré de liberté laissé à l'initiative privée sur l'aménagement du port est revenue à échéance régulière dans les discussions. A la session de mai 1903, le gouverneur souhaite laisser à l'initiative privée le développement de facilités, telles que des wharfs ou l'installation d'une voie Decauville³⁶². Cela en attendant que la colonie prenne le relais en construisant des installations plus lourdes. Ce projet n'a pas abouti. Par ailleurs, bien que rapidement évoquée, l'exploitation du bassin de radoub par un acteur privé est rapidement écartée³⁶³. Ce qui n'empêche pas ce débat de revenir au Conseil en 1909³⁶⁴. Néanmoins la marge de manœuvre laissée à l'initiative privée se réduit au fur et à mesure des projets. Au final, la seule concession envisagée demeure l'exploitation d'un parc à charbon. Un observateur critique pourrait juger qu'à vouloir tout bâtir par elle-même, la colonie n'a finalement rien construit. Cependant, au vu des archives mises au jour, il semble surtout que l'initiative privée, hormis pour le parc à charbon, n'a guère été présente pour de telles réalisations.

Plus largement, les renouvellements du Conseil général et les changements de gouverneurs, compte-tenu de la longue période pendant lequel le projet a été discuté, n'ont pas pu faciliter cette tâche. D'autant que celle-ci s'est étalée sur une durée d'autant plus longue que de nombreux services

³⁵⁸ *Ibid.*, p. 141.

³⁵⁹ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 13e séance du 14 décembre 1907, p. 339.

³⁶⁰ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 13e séance du 14 décembre 1907, p. 340.

³⁶¹ DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 4e séance du 8 décembre 1909, p. 98.

³⁶² DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 1ère séance du 26 mai 1903, p. 6.

³⁶³ DCGM, session ordinaire de décembre 1902, 2e séance du 15 décembre 1902, p. 46.

³⁶⁴ DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 14e séance du 17 décembre 1909, p. 354.

ont dû échanger leurs vues sur les projets avant que toute décision soit prise. L'ampleur des travaux a ainsi exigé de longues préparations et rédactions de projets par le service des Ponts et Chaussées. Une fois revenus entre les mains de la représentation locale, en l'absence de session en cours, les dossiers semblent avoir été bien souvent confiés à la Commission coloniale. Cette délégation de conseillers généraux se rassemblant mensuellement est chargée notamment de veiller à l'exécution des décisions du Conseil général. Cette dernière, manquant sans doute du poids d'une assemblée constituée, n'a pas semble-t-il, joué un rôle déterminant dans l'avancement du dossier.

Au-delà de toutes ces déconvenues dans la constitution du projet entre les nombreux acteurs, la recherche de financement apparaît comme un second élément bloquant du programme de grands travaux. L'annonce rassurante du gouverneur au lendemain de la catastrophe, où il déclare avoir obtenu l'assurance de disposer de 7.000.000 de francs, dont 2.000.000 au profit des travaux d'intérêt général, ne fait qu'ouvrir la longue recherche de financement des projets de la Martinique³⁶⁵.

Bruno Marnot évoque le financement des établissements portuaires comme étant la victime d'un mal chronique de la politique française tout au long du XIXe siècle³⁶⁶. Une situation différente en Martinique apparaîtrait comme surprenante. Cela est d'autant plus vrai que la situation coloniale implique de poser les problèmes différemment. Aussi bien dans l'Empire britannique que français, le principe de l'autonomie financière des colonies s'est imposé. Cette situation impose aux autorités locales de recourir le moins possible aux subventions de leurs métropoles pour développer leurs colonies. On parle alors de « mise en valeur des territoires »³⁶⁷. Les financements locaux ne suffisent généralement pas à développer l'économie coloniale, la Grande-Bretagne et la France comptent essentiellement sur l'investissement privé pour parvenir à cette fin. Concrètement, le financement par l'État central apparaît comme l'exception plutôt que la règle. Cette vision s'est d'ailleurs confirmée à l'occasion de la loi de finance du 13 avril 1900, qui consacre l'autonomie financière des colonies. Les dépenses relatives à la gendarmerie, mais également les dépenses civiles sont à présent supportées par le budget des colonies.

Malgré cet état de fait, les représentants de Martinique semblent avoir placés beaucoup d'espoirs dans une participation de l'État au relèvement économique de l'île. Bien qu'aucuns ne semblent se leurrer dans un financement total des travaux par la Métropole, une participation est cependant systématiquement envisagée dans les premiers projets. Le Conseil général souhaite ainsi que l'État reprenne une partie du bassin de radoub à sa charge, afin de permettre à la colonie de réorienter des fonds vers d'autres projets³⁶⁸. Une participation de l'État à hauteur d'un tiers du

³⁶⁵ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 1ère séance du 26 mai 1903, p. 6.

³⁶⁶ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 179.

³⁶⁷ I. SURUN (dir.), *Les sociétés coloniales...*, *op. cit.*, p. 185.

³⁶⁸ DCGM, session ordinaire de décembre 1902, 2e séance du 15 décembre 1902, p. 46.

financement des travaux d'adduction d'eau du port est également évoquée³⁶⁹.

Finalement le financement est envisagé sous forme d'un emprunt portant sur l'intégralité de la dépense. On retrouve alors des similitudes avec ce qui se pratique en France métropolitaine : le principe du concours financier des intéressés s'impose, cela pour « des raisons tirées moins de la bonne logique que des nécessités budgétaires »³⁷⁰. Dans la rédaction des projets, le Conseil général cherche dans quelle mesure les communes peuvent subventionner les travaux, en étudiant leur situation financière notamment³⁷¹. Mais ce financement par les intéressés concerne également les usagers de ces services.

En matière de perception portuaire, on distingue deux ensembles de droits. Les uns sont destinés à payer les services directs rendus aux navires ainsi qu'à leurs cargaisons. Ce sont en Martinique notamment les droits de pilotage, les droits de pesage, mais aussi les droits d'amarrage sur les corps morts dans tous les ports de la colonie³⁷². D'autres droits sont dits spéciaux, en ce qu'ils ne sont pas versés au budget général de la localité, mais affectés au profit d'une fonction particulière. Il est en ainsi des droits de quai, en vigueur à Fort-de-France jusqu'à un décret du 13 juin 1906³⁷³, et destiné à financer la réalisation de travaux intéressant le commerce et la navigation. Suite à une fragilité juridique, mais également à la volonté de la colonie de récupérer cette manne pour gager l'emprunt, ce droit est à compter du décret perçu au profit du budget de la colonie.

Cependant, bien plus que les modalités techniques de la méthode de financement, c'est sans doute l'importance considérable de l'emprunt qui paraît avoir été une des causes de son report répété. Il a sans doute manqué une vision stratégique claire sur les travaux à mener en priorité dans l'île, pour subvenir aux besoins du commerce et de la navigation. La volonté constante du Conseil général de présenter un projet consensuel incite sans doute trop à dilapider les moyens en divers points de l'île. Un investissement plus limité et concentré sur le centre de gravité de la Martinique, c'est à dire Fort-de-France, aurait peut-être été plus pertinent.

Cet état de fait démontre d'une certaine manière l'absence de cohérence et le manque de vision à long terme des acteurs de l'époque. En ce sens Bruno Marnot définit qu'une politique portuaire peut être efficace lorsqu'il y a correspondance entre une rationalité politique, économique et technique³⁷⁴. La cohérence technique des projets montés par le service des Ponts et Chaussées ne semble pas devoir être remise en cause dans son ensemble. Les travaux d'études du service local étant soumis à un avis du Comité des travaux publics des colonies, un certain contrôle interne permet de limiter les erreurs d'appréciations. Cela à l'image des travaux envisagés pour le bassin de

³⁶⁹ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 8e séance du 4 juin 1903, p. 104.

³⁷⁰ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 179.

³⁷¹ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 3e séance du 17 janvier 1911, p. 55.

³⁷² *Budget de la Martinique*, 1907, *op. cit.*, p. 64.

³⁷³ DCGM, session ordinaire de septembre 1906, 1ère séance du 21 septembre 1906, p. 5.

³⁷⁴ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 163.

radoub.

De son côté, la rationalité économique des programmes des travaux, comme nous venons de le voir, laisse à croire que les projets envisagés ont sans doute été pensés au dessus des moyens de la colonie. Le souhait répété de l'assemblée locale d'un prêt à 6.000.000 de francs³⁷⁵ n'entraîne pas l'adhésion au ministère. Cette situation a sans doute contribué, avec la question de l'ouverture du Panama, au choix quelque peu arbitraire du ministère des Colonies de trancher pour un emprunt partiel portant sur les travaux d'assainissement et d'adduction d'eau.

Enfin, la raison politique du programme de travaux semble être la dernière cause d'échec du projet. Malgré les grands débats et les remises en question régulières des travaux, il y a bien une volonté politique locale de mener l'aménagement du port de Fort-de-France. Cependant cette volonté ne paraît pas partagée à tous les niveaux. Le scepticisme du Parlement particulièrement apparaît sans équivoque³⁷⁶ dans les premières années du projet. Et c'est à nouveau ce qui transparait du ministère des Colonies, lorsqu'il reporte une partie l'emprunt en 1911, afin d'étudier plus en détail les conséquences de l'ouverture prochaine du canal de Panama sur le commerce et la navigation.

C. L'adaptation locale aux nécessités du commerce face la concrétisation ratée des grands travaux

Les échecs successifs dans l'établissement d'un outil portuaire moderne à Fort-de-France laissent à la ville un port inadapté à la poursuite du commerce et de la navigation. L'augmentation considérable de l'activité de la ville ne peut néanmoins rester sans réponse de l'autorité publique. La colonie et la municipalité de Fort-de-France tentent de modifier les structures locales à la marge pour faciliter le commerce dans le port. L'action de la Chambre de commerce de la ville n'est que très limitée dans ces adaptations.

1) Un port inadapté au lendemain de la catastrophe

Le basculement dans l'urgence du trafic maritime, alors concentré en majeure partie à Saint-Pierre, vers le port de Fort-de-France, n'est pas sans créer de nouvelles problématiques pour la ville. L'étude des délibérations du Conseil général de la Martinique, des délibérations du Conseil municipal de Fort-de-France, ainsi que de la presse locale, permet de mieux saisir les difficultés qui sont apparues dès les premières semaines de cette évolution. Il apparaît sans surprise que Fort-de-France n'est pas, au lendemain de la catastrophe, dimensionnée et équipée pour recevoir un tel flux maritime et commercial.

³⁷⁵ DCGM, session ordinaire de novembre 1911, 12e séance du 13 décembre 1911, p. 278.

³⁷⁶ DCGM, session ordinaire de août 1905, 1ère séance du 22 août 1905, p. 3.

Le gouverneur Jean-Baptiste Lemaire se fait l'écho de la délicate situation à l'ouverture de la session extraordinaire du Conseil général de mai 1903. « Le commerce actuel est grevé de frais considérables de transport par chalands et gabarres »³⁷⁷. Les marchandises à Saint-Pierre, avant la catastrophe, sont également transportées par gabarres, cependant le littoral de Fort-de-France semble nettement moins équipé des pontons de la ville du nord.

Les commerçants eux-mêmes font part de leur mécontentement aux autorités locales. Comme cette pétition adressée au maire de Fort-de-France le 21 avril 1903. La municipalité a alors pour projet de destiner des bâtiments à une école proche du centre-ville. Les commerçants réclament que ce bâtiment soit loué au commerce, en raison de l'insuffisance des magasins du bord de mer³⁷⁸.

Cette même municipalité est pointée du doigt dans la presse, où l'on s'insurge sur le manque de soutien donné au commerce. La ville manque d'entrepôts, de docks, et autres structures qui facilitent le commerce, rien n'y aurait été fait depuis la catastrophe³⁷⁹.

La Compagnie Générale Transatlantique elle-même fait remonter au Conseil général, par l'intermédiaire de son agent local, l'état calamiteux de l'approvisionnement en eau douce pour ses navires³⁸⁰.

Toutes ces prises de positions sur l'état des structures permettant le commerce au port de Fort-de-France sont néanmoins à prendre avec de la mesure. Il apparaît bien souvent dans les procès-verbaux des diverses délibérations ou dans la presse, comme à toute organisation humaine, uniquement les points bloquants, c'est-à-dire ce qui ne fonctionne pas. Les informations sur ce qui fonctionne bien ont peu d'intérêt à être remontées vers des instances de décision. La rapide remontée en puissance du commerce en Martinique est signe que tout ne fonctionne pas si mal.

Les annonces de grands projets, qui impliquent de grandes dépenses d'argent public, semblent avoir réveillé les appétits d'intérêts des partis les plus divers. Il est nécessaire de faire la part des choses entre des problématiques nouvelles soulevées par le bouleversement du commerce local, et de vieux serpents de mer qui ressurgissent avec les possibilités de financements offertes par l'emprunt envisagé. Le projet de voie de chemin de fer du nord fait partie de ceux-là.

« Plus fertile que les autres parties de la colonie, la région du nord comprise entre Grand'Rivière et la Trinité, est particulièrement déshéritée au point de vue des communications par mer. La côte, inhospitalière et battue par des flots pendant la plus grande partie de l'année, rend difficile et dangereux l'embarquement des denrées industrielles qu'il faut conserver pendant des

³⁷⁷ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 1ère séance du 26 mai 1903, p. 6.

³⁷⁸ DCGM, session ordinaire de août 1903, 13e séance du 4 septembre 1903, p. 198.

³⁷⁹ *La France Coloniale*, 11 juin 1907.

³⁸⁰ DCGM, session extraordinaire de avril 1909, 2e séance du 15 avril 1909, p. 46.

mois entiers en magasin »³⁸¹. Par ces mots le gouverneur fait réapparaître devant le Conseil général, dans sa session ordinaire de septembre 1907, un vieux projet qui avait un temps disparu. L'objectif est de relier les différentes zones de production du nord-est vers un point d'embarquement et de débarquement maritime aisé. Le projet apparaît louable, les manipulations sur le littoral sont très délicates, et l'on cherche donc à travers le chemin de fer à désenclaver commercialement les zones de production du nord.

Comme il a été vu plus haut ce débat sur le chemin de fer, son utilité, ses coûts, n'est pas nouveau. Comme le soulève un conseiller général à la session de novembre 1909, la volonté de création de la voie ferrée est avant tout celle des producteurs de la région nord-est³⁸². Pour cette région de la Martinique, les conditions d'évacuation des produits en vue de leur exportation n'ont pas changé avec la catastrophe de 1902. Bien souvent intérêts privés et généraux se rencontrent et loin de nous est l'idée de juger de l'opportunité d'une telle construction. L'intérêt de cette brève étude de cas est de mettre en valeur les tensions qui apparaissent entre les acteurs du commerce et les représentants publics. Elles sont particulièrement nombreuses sur la nature des travaux à entreprendre pour le développement économique de la Martinique.

Plus largement, c'est la lenteur du processus décisionnel de mise en œuvre des travaux qui semble exaspérer les acteurs du commerce local. Chaque projet est systématiquement décalé. Le gouverneur lui-même s'en désole à l'occasion de l'ouverture de la session ordinaire du Conseil général de novembre 1909, soit plus de sept années après le drame qui a ravagé Saint-Pierre. « Je craindrais qu'en voulant tout entreprendre à la fois nous n'en arrivions à retarder indéfiniment l'exécution des travaux indispensables et urgents »³⁸³.

Un commerçant critique ouvertement dans la presse locale ces reports de projets. Tout particulièrement la décision du Conseil général de ne pas construire de wharf et de quais à Fort-de-France, au motif que cela impacte la population des gabariers et bateliers du port. Il poursuit en demandant où passent les taxes que paient les commerçants, notamment celles spécialement allouées à l'amélioration du port. Il décrit ainsi l'état dans lequel se trouve le front de mer : « on ne peut pas donner le nom de quai à une plage pavée où aucun bateau à voile ne peut accoster »³⁸⁴.

Malgré la prudence avec laquelle il faut analyser la multitude de critiques qui entourent les travaux du port de Fort-de-France, et plus largement de développement économique de la Martinique, les limites du port de Fort-de-France apparaissent clairement. Saint-Pierre, en comparaison, ne dispose pas avant la catastrophe de grandes superstructures et infrastructures destinées à faciliter le commerce. Cependant la ville du nord s'inscrit dans un cadre différent.

³⁸¹ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 1ère séance du 19 novembre 1907, p. 8

³⁸² DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 4e séance du 8 décembre 1909, p. 98.

³⁸³ DCGM, session ordinaire de novembre 1909, 1ère séance du 30 novembre 1909, p. 3

³⁸⁴ *L'Union Sociale*, numéro double, 26 et 28 décembre 1907.

L'importance de son commerce s'est développée depuis l'installation des premiers européens dans l'île, et de nombreux ajustements ont pu avoir lieu au fur et à mesure pour que le port réponde aux besoins du commerce. A Fort-de-France, c'est le caractère brusque du basculement du commerce qui est à l'origine de ces nombreuses vicissitudes. La ville souffre en quelque sorte de défauts de jeunesse.

Cependant plus largement, le commerce maritime est sous l'effet plus large de la révolution qui bouleverse les moyens nautiques. Les navires s'agrandissent, les cales sont plus volumineuses, le tirant d'eau devient plus important, mais surtout le charbon prend le pas sur le vent s'agissant de la propulsion des bâtiments. Les problèmes de la ville apparaissent plus criant devant les nouveaux impératifs de la navigation commerciale.

Face à l'échec de la politique des grands travaux visant à pourvoir en équipement de commerce l'île et du mécontentement des acteurs du commerce, la colonie et la municipalité du chef-lieu apparaissent comme des acteurs majeurs de facilitation du commerce.

2) L'adaptation à la marge de la colonie et de la municipalité de Fort-de-France pour faciliter le commerce

L'échec de la politique des grands travaux conduit les autorités infra-étatiques, que sont la colonie et la municipalité de Fort-de-France, à tenter de subvenir aux besoins du commerce et de la navigation face aux difficultés que pose le port. Il s'agit alors moins de faire table rase du passé en débutant une nouvelle politique, que de corriger et d'adapter des éléments déjà existants. On peut parler d'adaptation « à la marge ». C'est précisément ces adaptations à la marge du port de Fort-de-France auxquelles s'attellent la colonie et la municipalité de Fort-de-France au lendemain de la catastrophe de 1902.

Face aux nombreuses sollicitations visant à investir pour adapter la ville aux besoins du commerce, la municipalité semble jouer un rôle de premier plan.

Comme l'expose Micheline Marlin-Godier³⁸⁵, le maire Victor Sévère s'emploie activement à aménager la ville dont il a la charge pour accueillir les navires qui font à présent relâche à Fort-de-France. Il déclare ainsi devant le Conseil municipal le 22 juin 1902 : « En raison de la disparition de la ville de Saint-Pierre, un impérieux devoir incombe à la municipalité du chef-lieu, celui de faciliter le développement du commerce de la colonie dont Fort-de-France deviendra forcément le centre définitif »³⁸⁶.

La municipalité aménage le front de mer du centre-ville pour que les marchandises puissent y être déposées, comme c'était le cas à Saint-Pierre. Mais elle construit également un entrepôt

³⁸⁵ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 191.

³⁸⁶ DCM, séance du 22 juin 1902.

provisoire au profit des marchandises du commerce dès août 1902³⁸⁷. La célérité de son action est sans doute facilitée par la composition des membres du Conseil municipal. Micheline Marlin-Godier a étudié les professions des cent quarante-sept conseillers qui se sont succédés de 1884 à 1914³⁸⁸. Ce sont 41% des conseillers qui exercent des fonctions d'artisans, 18% des professions libérales, 17% sont des commerçants et 15% des propriétaires. Dans l'ensemble, les conseillers municipaux qui se sont succédés à Fort-de-France à cette période ont des intérêts dans les affaires de la ville. Ils sont donc particulièrement aux courants des problématiques de celles-ci.

Néanmoins le chef-lieu dispose de ressources financières limitées. Les finances de la commune sont d'ailleurs un problème récurrent à cette période³⁸⁹. L'action de Victor Sévère au sein du Conseil général paraît également profiter à la ville. La capacité de financement de la colonie étant bien supérieure à celle de la commune.

Ainsi à la session ordinaire de septembre 1906, un crédit de 100.000 francs est voté en dehors de l'emprunt projeté. Il vise à construire un entrepôt sur le front de mer, ainsi que du matériel nécessaire pour le dragage du port³⁹⁰. Sur le budget de 1908, le Conseil général porte construction d'un magasin de dépôt à Fort-de-France³⁹¹. Le Conseil finance également l'aménagement des bureaux pour le service des douanes³⁹², dont l'activité se recentre alors sur le chef-lieu, mais aussi des pontons sur le front de mer de la ville³⁹³. La place sur le front de mer est enfin pavée, pour éviter que les marchandises ne soient exposées à même la terre dans un territoire où les pluies sont si généreuses³⁹⁴.

Certaines voix s'élèvent cependant au sein du Conseil contre ces investissements. Ils profiteraient uniquement au chef-lieu alors que la municipalité pourrait les financer. Néanmoins ces propos sont bien souvent balayés, à l'image de cette réponse cinglante donnée par le conseiller Homère Clément à la session ordinaire de décembre 1910 : « il est temps, messieurs, que nous considérions Fort-de-France, non pas comme une commune proprement dite, mais comme la capitale dont l'outillage aura une réelle répercussion sur toute l'île »³⁹⁵. Il semble y avoir un consensus au sein du Conseil général sur le rôle que joue et peut continuer à jouer Fort-de-France dans l'activité maritime et commerciale de l'île : l'investissement y apparaît d'intérêt général.

Malgré ces investissements par le haut, c'est à dire par la colonie, la ville ne manque pas d'inventivité pour tenter d'offrir des facilités au commerce. Le Conseil municipal propose ainsi à la

³⁸⁷ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 191.

³⁸⁸ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 89.

³⁸⁹ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 143.

³⁹⁰ DCGM, session ordinaire de septembre 1906, 1ère séance du 21 septembre 1906, p. 8.

³⁹¹ *Budget de la Martinique*, 1908, *op. cit.*, p. 77.

³⁹² *Budget de la Martinique*, 1909, *op. cit.*, p. 76.

³⁹³ Compte définitif des recettes et des dépenses pour l'exercice 1913, *Budget de la Martinique*, 1917, *op. cit.*, p. 120.

³⁹⁴ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 8e séance du 19 janvier 1911, p. 179.

³⁹⁵ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 3e séance du 17 janvier 1911, p. 60.

séance du 3 septembre 1910 l'instauration d'une taxe de stationnement sur les marchandises de la place sur le front de mer³⁹⁶. Cette taxe a pour objectif de financer à terme un hangar pour protéger les marchandises qui sont soumises aux intempéries et au soleil pesant de ces latitudes³⁹⁷.

A défaut de pouvoir mettre en place une importante politique d'adaptation de l'outil portuaire de Martinique, ce sont des ajustements à la marge qui sont réalisés par les acteurs infra-étatiques de l'île. Fort-de-France est au cœur de ces ajustements. On ne voit pas dans ces actions une politique publique suivie comme telle. A cet égard, Victor Sévère, maire de Fort-de-France de 1900 à 1919³⁹⁸ et dont l'action a marqué la ville, ne s'épanche pas sur cette partie de son mandat dans son livre autobiographique décrivant son action municipale³⁹⁹. Le maire y commente la façon dont il a réglé l'adduction en eau de la ville, l'assainissement des quartiers surpeuplés, l'absorption des populations déplacées aussi notamment. Cependant à aucun moment le commerce ou le trafic maritime n'est abordé. Cela peut surprendre pour une ville qui apparaît comme le poumon économique de la Martinique. On peut voir dans cette absence de commentaires du maire, sans doute un rendez-vous manqué de la commune, et plus largement de la colonie, avec la constitution d'un outil portuaire à la mesure du trafic que draine l'île.

3) L'action limitée de la Chambre de commerce de Fort-de-France

Avec la destruction de la Chambre de commerce de Saint-Pierre dans la catastrophe, celle de Fort-de-France a un nouveau rôle à jouer. Créée par la même ordonnance locale du 17 juillet 1820 que sa consœur du nord sous la dénomination de Bureau de commerce, l'organisation en est progressivement réformée au cours du XIXe siècle jusqu'à s'établir sous une forme similaire à celle de la Métropole. Tandis que la disparition d'une bonne partie de l'élite économique ne semble pas faciliter la réorganisation du commerce sur Fort-de-France, la Chambre de commerce est à nouveau réformée par un arrêté du 16 février 1907. Cet arrêté semble être le signal d'une remise en ordre de bataille de cette institution dont l'action est si importante dans le commerce des ports métropolitains. La Chambre de commerce de Fort-de-France, auparavant compétente uniquement sur sa ville, a maintenant compétence sur toute l'île⁴⁰⁰.

Aucune source émanant en propre de la Chambre de commerce de Fort-de-France n'a été découverte dans nos recherches sur notre période d'étude. Néanmoins l'institution peut être approchée à travers les relations qu'elle entretient avec les autres acteurs de la vie locale, particulièrement le Conseil général et le Conseil municipal du chef-lieu.

³⁹⁶ ACFDF DCM, séance du 3 septembre 1910.

³⁹⁷ ACFDF DCM, séance du 7 juillet 1910.

³⁹⁸ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p.115.

³⁹⁹ Victor SÉVÈRE, *Compte-rendu du mandat municipal de 1900 à 1925*, Imprimerie Deslandes, Fort-de-France, 1925, 20 p.

⁴⁰⁰ *La France Coloniale*, 27 juin 1907.

S'intéresser à la Chambre de commerce dans sa composition, c'est s'intéresser au port en tant que construction sociale. Au-delà de l'espace technique, commercial et industriel lié à sa nature propre, le port a une dimension institutionnelle née des relations entre les différents acteurs orbitant autour des intérêts en jeu⁴⁰¹. Fort-de-France n'échappe pas à ce constat de Brunot Marnot. C'est ce qui pousse Michelin Marlin-Godier à parler de « convergence »⁴⁰², à propos des relations entre le Conseil municipal de Fort-de-France et la Chambre de commerce de la ville. L'exemple le plus flagrant est sans doute porté par Maximilien Deslandes, adjoint au maire à Fort-de-France, mais aussi président de la Chambre de commerce de mai 1891 à janvier 1897. De telles imbrications se retrouvent après la catastrophe entre les différentes institutions locales.

Depuis 1865, la Chambre de commerce dispose d'un dixième des droits de quai de la ville pour financer son action. En raison du transfert des droits à la colonie, une subvention palliative est installée en 1906⁴⁰³.

L'étude de l'action de l'institution fait apparaître le rôle de force de proposition qu'elle tient dans le fonctionnement de l'économie locale. Ainsi cette dernière sollicite le Conseil général en 1902 pour que le système du drawback⁴⁰⁴ soit mis en place. Elle milite également en faveur de la création d'une école d'hydrographie, en vue de préparer des marins aux brevets nécessaires à la conduite de navires⁴⁰⁵. Enfin elle interpelle le Conseil général, mais également le Conseil municipal du chef-lieu, sur la nécessité que la charge de commissaire-priseur de Saint-Pierre maintenant inutile soit transférée à Fort-de-France, évoquant que « de nombreux négociants ne cessent de la réclamer »⁴⁰⁶.

Malgré ces traces que la Chambre de commerce a laissé dans les archives locales, son influence semble assez limitée. Au-delà d'une mention de la volonté de consulter la Chambre de commerce au sujet de l'établissement d'un droit sur les marchandises, à l'occasion d'une session du Conseil municipal du chef-lieu⁴⁰⁷, la Chambre semble dans l'ensemble peu consultée dans le processus de prises de décision. Peut-être la forte représentation du milieu des affaires au sein du Conseil général et du Conseil municipal, voir même parfois le cumul des mandats, ne fait pas ressentir la nécessité de faire appel formellement à la Chambre de commerce dans les choix réalisés. Ainsi au Conseil général sur la période de notre étude, lorsque l'assemblée locale souhaite un avis sur des questions économiques, elle fait de façon quasi-systématique appel au chef du service des douanes. Ce dernier est ainsi par exemple consulté à la session ordinaire de 1910 sur la question des

⁴⁰¹ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 99.

⁴⁰² M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 121.

⁴⁰³ DCGM, session ordinaire de septembre 1906, 4e séance du 4 octobre 1906 p. 127.

⁴⁰⁴ Mesure douanière ayant pour but le remboursement à l'exportateur de produits manufacturés, des droits de douanes payés à l'importation des matières premières impliquées dans le processus de fabrication.

⁴⁰⁵ DCGM, session ordinaire de août 1903, 12e séance du 3 septembre 1903, p. 152.

⁴⁰⁶ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 10e séance du 23 janvier 1911, p. 231.

⁴⁰⁷ ACFDF DCM, séance du 3 septembre 1910.

sucres⁴⁰⁸.

Cela n'empêche pas pour autant la Chambre de commerce d'agir directement pour faciliter le commerce. Le Conseil municipal de Fort-de-France l'autorise ainsi en mars 1905 à bâtir un hangar dédié au pesage de la morue⁴⁰⁹.

Cependant la Chambre de commerce de Fort-de-France, ne paraît pas pouvoir être comparée dans son action avec celles des ports de Métropole que décrit Bruno Marnot. Dans ces dernières la contribution financière dans l'outillage du port n'a cessé de prendre de l'importance à partir des années 1880⁴¹⁰, jusqu'à même supplanter les municipalités⁴¹¹. La Chambre de commerce de Fort-de-France n'apparaît pas non plus, comme il peut s'observer dans d'autres colonies, comme un organe de promotion des intérêts des commerçants européens. Cette situation s'observe à Alger, où la Chambre de commerce contribue en 1897 à la construction du nouveau port ainsi qu'à l'édification d'entrepôts⁴¹².

Bien que l'action de la Chambre de commerce de Fort-de-France soit délicate à interpréter par manque d'archives, l'importance de son action semble mitigée. Son influence apparaît limitée malgré le fait qu'elle soit parfois à l'origine de propositions vers les autorités locales. Aucune participation majeure à des projets n'apparaît et n'est même évoquée dans les débats du Conseil général ou du Conseil municipal du chef-lieu. De par le financement dont elle dispose, ces considérations restent à prendre avec prudence. N'ayant pas un objectif de rentabilité, les sommes collectées ont très certainement été investies. Il reste à savoir où.

II. La restructuration des activités économiques et maritimes de la Martinique autour de Fort-de-France

Malgré les dommages hors normes causés par la catastrophe, la Martinique se maintient sur les fondamentaux de sa structure économique. En effet l'activité de production sucrière est en grande partie épargnée par la catastrophe. L'hinterland de Saint-Pierre se reconfigure ainsi, entre bouleversements et continuités, autour de Fort-de-France. Ce mouvement implique l'émergence d'une importante société portuaire dans le nouveau cœur économique de l'île. La montée en puissance des activités commerciales et maritimes dans le chef lieu provoque la réorganisation spatiale de la ville.

⁴⁰⁸ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 12e séance du 24 janvier 1911, p. 328.

⁴⁰⁹ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 199.

⁴¹⁰ B. MARNOT, « L'action des chambres de commerce dans la politique des ports en France au tournant des XIXe-XXe siècles », dans D. Barjot, O. Dard, J. Garrigues, D. Musiedlak, E. Anceau (dir.), *Industrie et politique en Europe occidentale et aux Etats-Unis (XIXe-XXe siècles)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006, p. 195.

⁴¹¹ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 185.

⁴¹² I. SURUN (dir.), *Les sociétés coloniales...*, *op. cit.*, p. 185.

A. Le maintien des fondamentaux de la structure économique de la Martinique

L'éruption volcanique de par l'étendue des dégâts, provoque un net coût d'arrêt à la production de rhum de la Martinique. Ce constat se partage également pour les cultures secondaires de l'île, dont on a vu qu'elles émergent doucement à la fin du XIXe siècle. Ces désastres n'ont cependant pas touché de manière identique toute la structure de production de l'île. Ainsi l'économie sucrière est particulièrement préservée de la catastrophe.

La destruction de Saint-Pierre et les évolutions forcées de la structure économique liées à la catastrophe, remodelent le cloisonnement de l'île et par conséquent la manière dont s'effectue la circulation des marchandises. Malgré la destruction du centre commercial de la Martinique, la majeure partie de l'organisation économique de l'île, bien qu'ébranlée, se maintient sur ses fondamentaux. L'ancien hinterland de Saint-Pierre se reconstitue ainsi autour des nouvelles fonctions commerciales que prend Fort-de-France.

1) Le coup d'arrêt à la production du rhum et des cultures secondaires

Nous l'avons vu, la production de rhum a connu à Saint-Pierre un formidable développement à la fin du XIXe siècle. Christian Schnakenbourg en parle même comme d'un « boum »⁴¹³. De près de 80.000 hectolitres en 1880, la production approche 144.000 hectolitres en 1901, représentant 18% du total des exportations en valeur. Ce rhum exporté est dans son extrême majorité du rhum industriel. C'est un rhum issu, soit d'unités de production annexées aux usines sucrières, peu développées avant 1902, soit d'unités dédiées que sont les rhumeries industrielles.

Saint-Pierre dispose ainsi en 1898 de vingt-six des cinquante-quatre rhumeries industrielles que comprend l'île⁴¹⁴. Cette concentration industrielle provoque lorsque la catastrophe survient, un puissant coup d'arrêt à la production. Les exportations de ce produit chutent ainsi de 37% en 1902 par rapport à 1901⁴¹⁵. Cette dernière donnée confirme le rôle majeur de la ville dans la production de rhum en Martinique. Cela est d'autant plus vrai que sur les données commerciales de l'année 1902, les exportations ont pu se produire sans contraintes jusqu'à la catastrophe du 8 mai 1902. Saint-Pierre couvre ainsi bien plus de 37% des exportations de rhum de l'île.

Ces exportations continuent à diminuer les deux années suivantes en raison de l'évolution des circuits économiques entourant la production rhumière. En raison des choix réalisés par les territoires exportateurs de mélasses vers la Martinique, cette matière première du rhum est moins importée dans l'île. Nous reviendrons sur cette évolution des circuits économiques. Notons

⁴¹³ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, op. cit., p. 28.

⁴¹⁴ *Ibid.*, p. 30.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 31.

néanmoins que ce changement contribue à la chute des exportations par manque de mélasse à distiller.

Cette chute est d'autant plus marquée en raison de facteurs structurels, indépendants de la destruction de la capacité de production de la Martinique. Cette diminution des importations de mélasses s'observe déjà avant la catastrophe, nous l'avons vu. C'est l'instauration de surtaxes douanières sur cette marchandise, mais également le développement de la production de rhum dans les colonies britanniques qui concourent à cette baisse d'importation de mélasses. Sur ce point la catastrophe semble apparaître ici comme un facteur d'accélération d'un phénomène déjà enclenché.

Cependant plus largement, la diminution des exportations de rhum s'observe dès 1901 en raison d'une certaine baisse des cours. Cette situation se poursuit après la catastrophe. Victor Sévère, rapporteur de la commission financière du Conseil général, évoque ainsi cette situation à la session de septembre 1904 : « une crise fort inquiétante sévit en ce moment sur les marchés métropolitains, déterminant la mévente de nos rhums et arrêtant les efforts faits par de courageux compatriotes pour restaurer notre rhumerie industrielle, détruite presque complètement à Saint-Pierre »⁴¹⁶.

Enfin, le rhum a des difficultés à soutenir la concurrence avec les alcools produits en Métropole. Il ne bénéficie pas, contrairement au sucre, d'une détaxe de distance, lui permettant de présenter un prix plus avantageux sur le marché⁴¹⁷. Par ailleurs ce produit ne bénéficie d'aucune protection légale de son nom sur le marché. Ainsi, alors que les trois colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion exportent vers la Métropole environ 160.000 hectolitres par an, il se consomme sept à huit fois plus d'alcool vendu sous le nom de rhum en Métropole. « La majeure partie des liquides vendus sous le nom de rhum est fabriquée à l'aide d'alcool de betterave, auquel on ajoute une petite quantité de rhum ou tafia naturel, et des essences destinées à donner le goût d'origine »⁴¹⁸. Cette situation n'évolue pas avant l'instauration de la loi du 1er août 1905, destinée à la répression des fraudes dans la vente des marchandises et des falsifications des denrées alimentaires.

Ainsi, le rhum industriel a connu un développement très important de sa production et de son exportation à la fin du XIXe siècle en Martinique. Malgré quelques difficultés structurelles sur le marché qui impactent son commerce, c'est un produit qui représente à la veille de la catastrophe près d'1/5 des exportations totales de l'île. La destruction d'une grande partie de la capacité de production de la Martinique amplifie les difficultés rencontrées sur le marché, et plonge l'exportation de ce produit dans un marasme commercial durant plusieurs années.

⁴¹⁶ DCGM, session ordinaire de septembre 1904, 4e séance du 4 octobre 1904, p. 57.

⁴¹⁷ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 428.

⁴¹⁸ ANOM FP 118AQ361. Coupure de presse, journal inconnu, est. 1905.

Au-delà des difficultés rencontrées dans la production de rhum, les exportations relatives aux cultures secondaires connaissent également de grandes difficultés. Le cacao qui représente la plus grande part des exportations de ces cultures secondaires est un bon exemple. Alors que l'île ne dispose en 1882 que de 654 hectares cultivés de cacaoyer, encouragé par la crise sucrière et le système des primes, ce sont 1.784 hectares qui sont cultivés en 1900. Ce produit représente ainsi 4% des exportations de l'île en 1901⁴¹⁹. Ces plantations étant très concentrées sur les flancs du volcan, une bonne partie sont détruites lors de la catastrophe. L'évacuation des régions à risque termine d'impacter de façon très négative la production de cette denrée. Les exportations de cacao diminuent ainsi de 37% en 1902 par rapport à 1901. Avant de continuer leur chute jusqu'à ce que les exportations de 1904 ne représentent plus que 46% des exportations de 1901⁴²⁰.

Les bouleversements liés au désastre n'ont pas cependant pas impacté toutes les activités de production de la Martinique de manière identique.

2) La production sucrière préservée de la catastrophe

Toutes les branches de l'activité économique de la Martinique n'ont pas été frappées de la même manière. En ce sens si l'économie de l'île a été sérieusement fragilisée par la catastrophe, elle n'a pas été déstructurée dans ses bases. La culture de la canne et sa transformation demeure au cœur de son activité.

L'activité sucrière, peu présente dans les zones sinistrées de l'éruption, sort ainsi en large partie épargnée des événements de 1902. Cela même alors que le sucre contribue pour l'année 1901 à près de 67% des exportations totales de l'île. Comme le souligne Christian Schnakenbourg, les usines de sucre sont présentes dans leur majorité le long du rivage des petites plaines littorales de la côte atlantique, ainsi qu'également dans la dépression qui ceint la baie de Fort-de-France⁴²¹. Ainsi, bien que l'on trouve de la canne cultivée sur les territoires des communes de Basse-Pointe, Grand'Rivière, Macouba et Ajoupa-Bouillon, celle-ci ne contribue que pour 4.000 à 4.500 tonnes de sucre sur une production totale de 35.000 tonnes pour l'année 1901⁴²². Malgré les plantations de cannes détruites, ou celles ayant dû être abandonnées dans l'évacuation, l'impact sur la production globale est resté faible.

Au final, la seule usine détruite dans la catastrophe est celle de la Rivière-Blanche, à Saint-Pierre. Ainsi, la répercussion de la catastrophe ne s'observe pas sur les exportations de la Martinique. De façon surprenante d'ailleurs, les exportations augmentent de 18% de 1901 à 1902.

⁴¹⁹ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, op. cit., p. 31.

⁴²⁰ *Ibid.*, p. 31.

⁴²¹ *Ibid.*, p. 27.

⁴²² L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, op. cit., p. 406.

Avant de chuter de 31% sur la période de 1902 à 1904⁴²³.

Bien plus sûrement que la catastrophe de 1902, c'est la reprise de la crise sucrière mondiale qui cause le plus de tort au commerce sucrier dans l'île en ce début de XXe siècle. Les prix du sucre s'effondrent en raison de la surproduction généralisée.

La situation financière des usines de l'île n'est pas confortable, cela avant même le retour de la crise. Les difficultés économiques introduites par l'effondrement des cours emportent de nombreuses usines dans la faillite. En incluant la destruction de l'usine de la Rivière-Blanche, sur une décennie s'étalant de la fin du XIXe siècle au début du XXe siècle, la Martinique passe de vingt-et-une à seize usines⁴²⁴. L'île perd un quart de son industrie sucrière.

Malgré la dureté de la crise qui touche cette industrie en Martinique et qui impacte lourdement son appareil productif, la survivance de cette activité permet à l'île de s'appuyer sur cette structure économique pour tenter de se relever des destructions. Les conséquences déjà très lourdes de l'éruption de 1902, auraient pu être d'autant plus insurmontables si les fondements de la capacité de production de l'île avait été anéantis.

Léo Ursulet relève pour cause du faible développement de la canne dans le nord, l'insuffisance des communications terrestres et les difficultés des liaisons maritimes⁴²⁵. Tous les éléments soulevés dans la première partie de cette étude, relatifs au cloisonnement de l'île et aux difficultés d'exploitation de certaines de ses régions, ont malgré eux contribué à limiter les destructions d'activités. Plus largement, en raison du déplacement du centre commercial de l'île vers Fort-de-France, de l'importance des destructions dans le nord et des déplacements de populations, le cloisonnement des différentes aires les unes entre les autres, se remodèle à mesure que l'hinterland se reconfigure autour de Fort-de-France.

3) La réorientation de l'hinterland de Saint-Pierre autour de Fort-de-France

Si Saint-Pierre a disparu, son hinterland a en bonne partie survécu à la catastrophe. Sous l'impulsion émanant de Fort-de-France, qui tend à concentrer la majeure partie des fonctions commerciales au lendemain du désastre, l'ancien hinterland de Saint-Pierre se reconfigure autour de Fort-de-France. A mesure que l'arrière-pays se modèle, les flux de marchandises en place avant la catastrophe évoluent vers une nouvelle disposition. Dans un territoire aussi géographiquement contraint que la Martinique, un nouveau modelage du cloisonnement de l'île semble s'installer.

Les destructions dans la région nord et l'évacuation des zones à risques entraînent un mouvement de population important dans l'île. C'est ainsi 22.300 personnes, occupant un territoire

⁴²³ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, op. cit., p. 32.

⁴²⁴ *Ibid.*, p. 32.

⁴²⁵ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, op. cit., p. 406.

représentant un cinquième de la surface de l'île, qui sont évacuées de la partie septentrionale de la Martinique⁴²⁶. Le gouverneur évoque à la session ordinaire du Conseil général de décembre 1902 : « le danger est en permanence dans toute la région nord de l'île, et il faut s'accommoder d'une vie nouvelle, d'une transplantation aussi imparfaite que possible dans des régions où les fugitifs du nord retrouveront, avec la sécurité pour leurs personnes, les moyens de bâtir et de planter »⁴²⁷.

Cette situation ne concerne pas les communes du nord de l'île implantée sur la côte atlantique, qui ont été épargnées du désastre, et pour lesquelles les difficultés de communication se sont encore amplifiées. Une pétition d'habitants est ainsi mise à la lecture à l'occasion de la session extraordinaire de mai 1903 devant le Conseil général. « Toutes nos denrées étaient dirigées sur Saint-Pierre, et depuis la disparition de cette malheureuse ville, nos moyens de communications trop difficiles, impossibles presque, sont la cause d'un véritable préjudice pour l'écoulement et la bonne réalisation desdits produits »⁴²⁸. Cette situation incite la colonie à subventionner la Société des bateaux à vapeur pour qu'elle établisse une ligne desservant depuis le chef-lieu les communes de Basse-Pointe, Grand'Anse, Marigot et Sainte-Marie, jusqu'à la Trinité. La nécessité de rétablir des liaisons avec ces communes isolées semble prendre le dessus sur les considérations de sécurité nautique qui jusqu'à présent ont limité la desserte du nord à des essais restreints dans le temps. Conscient de cette situation le Conseil préconise qu'un navire adapté soit placé sur cette ligne, observant que les bateaux actuels « ne peuvent supporter la mer démontée du nord »⁴²⁹.

Le repeuplement progressif des communes sinistrées ou évacuées quelques années après la catastrophe contribue à la réémergence de la région du nord. Ainsi les communes d'Ajoupa-Bouillon, de Basse-Pointe, du Carbet, de Fonds Saint-Denis, de Grand'Rivière et de Macouba, qui abritent 16.359 habitants avant 1902, comptent à nouveau 11.315 habitants lors du recensement du 13 mai 1905⁴³⁰. Le repeuplement du Morne-Rouge et du Prêcheur, particulièrement éprouvées lors de l'éruption est plus tardif. Un dénombrement de population du 10 janvier 1910 recense ainsi respectivement 2.046 et 1.240 habitants. Saint-Pierre n'abrite alors que 500 habitants⁴³¹.

Ces faits, qui impliquent la remise en liaison de différentes parties du territoire de la Martinique, ne concernent cependant pour bonne partie que des mouvements de passagers. Ainsi une ligne de voiture hippomobile reliant Saint-Pierre aux communes du nord atlantique est recrée en 1911 par l'action du Conseil général⁴³².

La côte nord Caraïbe de Martinique ne connaît néanmoins pas de réémergence de son

⁴²⁶ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 184.

⁴²⁷ DCG, session ordinaire de décembre 1902, 1^{ère} séance du 1^{er} décembre 1902, p. 3.

⁴²⁸ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 7^e séance du 4 juin 1903, p. 77.

⁴²⁹ *Ibid.*, p. 78.

⁴³⁰ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 400.

⁴³¹ *Ibid.*, p. 402.

⁴³² DCGM, session ordinaire de novembre 1911, 4^e séance du 6 décembre 1911, p. 108.

activité économique dans les années qui suivent la catastrophe. C'est à présent la côte nord atlantique qui concentre pour la partie nord de l'île l'activité de production et de transformation de la canne. L'évacuation des marchandises de cette région reste particulièrement problématique. L'état de la mer nécessite parfois de conserver les denrées entreposées faute de pouvoir les embarquer. Pour les trois usines et soixante-seize distilleries de rhum comprises entre Grand'Rivière et la Trinité, la situation est parfois délicate⁴³³. Or, les projets d'établissement d'une voie ferrée jusqu'à Fort-de-France, ou au moins jusqu'à la Trinité, ont échoué. Cela tout autant qu'ils ont échoué lorsque le souhait était de relier Saint-Pierre à ces mêmes communes isolées par train.

Ainsi alors que les marchandises produites dans les différents lieux de production de la côte atlantique sont avant la catastrophe pour partie expédiées à Saint-Pierre, la reconfiguration de l'arrière-pays modifie les flux de circulation anciennement établis.

Une pétition de propriétaires de bateaux à voile et de marins, adressée au Conseil général en sa session d'août 1905, proteste contre la Société de bateaux à vapeur subventionnée qui exerce contre eux une concurrence déloyale dans la livraison des marchandises⁴³⁴. Cela alors que cette même société déplore la réduction de ses activités devant le Conseil général en sa session extraordinaire de juin 1906. Ses opérations de transport de marchandises par chalands, mais aussi de remorquage de voiliers, qui traditionnellement lui assurent des rotations en tous points de la côte sont en baisse. L'activité de livraison des marchandises d'importation débarquées à Fort-de-France par la Compagnie Générale Transatlantique ne lui fournit également plus assez de fret⁴³⁵.

Il faut bien reconnaître que la catastrophe, en entraînant près de 30.000 personnes dans la mort, soit le septième de la population de l'île, emporte avec elle autant de consommateurs potentiels pour l'économie. Cette situation, à l'origine d'une baisse des importations, impose mécaniquement une diminution de la circulation de fret dans l'île.

Cependant, au-delà de cette dernière considération, une évolution plus profonde de la circulation maritime autour de l'île semble à l'œuvre. Nous avons vu dans la première partie de notre étude que le rôle d'entrepôt commercial insulaire de Saint-Pierre est en diminution à la fin du XIXe siècle. Ce mouvement enclenché avant la catastrophe semble se poursuivre dans la première décennie du XXe siècle. Plus spécialement, Saint-Pierre avant la catastrophe attire encore à elle une partie du cabotage lié aux productions de la côte atlantique, en vue de l'exportation des produits. Avec la destruction de la ville, ce circuit de marchandises ne semble pas se rediriger en totalité vers Fort-de-France. Il semble que l'exportation directe depuis les lieux de production s'installe comme la nouvelle norme dans la disposition des flux maritimes de l'île. Le cabotage apparaît alors comme

⁴³³ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 13e séance du 14 décembre 1907, p. 340.

⁴³⁴ DCGM, session ordinaire de août 1905, 6e séance du 8 septembre 1905, p. 114.

⁴³⁵ DCGM, session extraordinaire de juin 1906, 1ère séance du 5 juin 1906, p. 1.

une activité en perte de vitesse.

Les postes de pilotes de navire du Marin et du Vauclin sont supprimés. En effet le Marin n'a vu qu'un seul navire dans l'année 1906 et pour sa part le Vauclin n'en a vu aucun en raison des liaisons maritimes s'effectuant directement avec l'usine sans passer par le port⁴³⁶.

La Compagnie Générale Transatlantique prend d'ailleurs acte de cette évolution. Son Conseil d'administration approuve le 18 septembre 1907 l'installation à la Trinité d'un navire ponton dans la baie. Il est destiné à faciliter les opérations de chargement et de déchargement de la production, dans le cadre de la création d'une ligne de cargos⁴³⁷.

Cette évolution de la circulation maritime sur la côte est, n'empêche pas pour autant Fort-de-France de capter les productions de la côte Caraïbe et de jouer ainsi, à l'image de Saint-Pierre en son temps, un rôle d'entrepôt commercial. L'étude des archives de l'usine du Petit-Bourg est évocatrice à sujet. Le commissionnaire Bellonie informe ainsi l'usine le 18 novembre 1905, que le navire Galion au mouillage à Fort-de-France, est prêt à recevoir sa cargaison de rhum⁴³⁸. Le rôle de la Compagnie Générale Transatlantique participe également à l'importance de ces flux. L'usine du Petit-Bourg lui expédie ainsi du rhum par chalands pour exportation⁴³⁹. Cela n'empêche nullement que soit solidement établie la pratique de réaliser les chargements directement dans la baie de Génipa, située au fonds de la baie de Fort-de-France, à proximité même de l'usine⁴⁴⁰.

Par ailleurs ce rôle d'entrepôt commercial joué par Fort-de-France apparaît clairement dans l'étude de l'organisation des douanes de la Martinique (tableau 13). A l'image de l'analyse réalisée avec les effectifs douaniers en 1897 (tableau 3), on constate la nouvelle répartition des effectifs à la suite de la catastrophe. Avec 14 douaniers sédentaires affectés, Fort-de-France se distingue de tous les autres ports de l'île.

13. Répartition des fonctionnaires par fonction et par localisation (1908)

		Douaniers (1)	Officiers de port	Pilotes
1908	Saint-Pierre			
	Fort-de-France	14	1	3
	Trinité	1		1
	François	1		1
	Marin	1		
	Vauclin			

(1) Seuls les postes de douaniers sédentaires affectés dans les bureaux de contrôle des villes ont été retenus.

Source : D'après *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1897

⁴³⁶ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 6e séance du 10 décembre 1907, p. 129.

⁴³⁷ © *Collection French Lines*, DCA CGT, séance du 18 septembre 1907.

⁴³⁸ FC UPB, 2I5, lettre de T. Bellonie, 18 novembre 1905.

⁴³⁹ FC UPB, 1K4, lettre de la Compagnie Générale Transatlantique, 17 mars 1905.

⁴⁴⁰ FC UPB, 1K1, lettre de Gradis et Fils, s.d., est. 1907.

La destruction de Saint-Pierre, autour de laquelle une grande partie des flux de marchandises de l'arrière-pays se concentrent avant la catastrophe, impose une reconfiguration de la circulation maritime. La région de production de la côte atlantique tend à moins expédier ses marchandises vers le centre économique avant exportation et préfère les enlever à l'usine directement. Cette évolution est délicate à quantifier, néanmoins cela semble provoquer une diminution du cabotage au profit de la venue directe des navires sur les lieux de production en vue de l'exportation des denrées. Cette situation n'empêche pas Fort-de-France, dans cette redistribution du circuit maritime local, de s'imposer comme la ville portuaire majeure de la Martinique. Une analyse de la moyenne du trafic entrant et sortant de chaque port de l'île permet de mettre au jour l'importance considérable prise par Fort-de-France (tableau 14). La ville concentre ainsi 91,65% du trafic maritime de l'île en 1904.

14. Moyenne du trafic entrant et sortant par port (1904)

	Fort-de-France	Trinité	Marin	François
Moyenne	91,65%	3,63%	3,63%	1,08%

Source : D'après l'annexe III.

Cette situation tient tout particulièrement de la reconstitution à Fort-de-France d'une société portuaire en charge des affaires dans l'île.

B. La redéveloppement de la société portuaire à Fort-de-France

Après la perte de la plus grande partie de la société portuaire de Saint-Pierre, une nouvelle société se redéveloppe à Fort-de-France en même temps que reprennent les activités maritimes et commerciales. La frange de la population en charge du négoce se reconstitue à travers des trajectoires assez diverses. Ce développement du commerce et de la navigation conduit également à l'accroissement de la population urbaine liée aux activités maritimes.

1) La reconstitution du négoce au lendemain de la catastrophe

L'anéantissement à Saint-Pierre d'une majeure partie de la frange de la population chargée des affaires, a des conséquences organisationnelles très négatives sur les circuits commerciaux. Christian Schnakenbourg pointe d'ailleurs les lourdes répercussions de ces disparitions. « Le plus difficile à remplacer est surtout toute l'expérience accumulée, les relations tissées entre les différentes maisons de négoce, les réseaux patiemment construits avec le reste de la Martinique comme avec l'extérieur, qui assuraient la cohérence et l'efficacité de la place de Saint-Pierre depuis près de deux siècles »⁴⁴¹.

Saint-Pierre concentre en effet en son sein, comme l'étude de sa société portuaire a permis

⁴⁴¹ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, op. cit., p. 34.

de le mettre au jour dans la première partie de notre étude, une grande part de l'élite économique de la Martinique. L'éruption, avec les près de 30.000 âmes qu'elle entraîne à la mort, fait disparaître de très nombreux acteurs de la vie économique, notamment les maisons de négoce, dont près d'une centaine sont détruites d'après Christian Schnakenbourg⁴⁴². Léo Ursulet souligne que 3.500 békés périssent dans cette catastrophe⁴⁴³, soit presque la moitié de ce groupe de population sur l'île. Les békés sont aux Antilles la part de la population descendants des premiers colons européens. Ils concentrent dans l'île une large part des activités économiques.

La réinstallation de l'activité commerciale à Fort-de-France, ne peut dès lors être comprise sans l'analyse de la façon dont le négoce se reconstitue dans le chef-lieu.

L'usine du Petit-Bourg, en ce qu'elle a été épargnée des dommages matériels de la catastrophe, constitue à travers ses archives, un témoin privilégié de la reconstitution des acteurs du commerce à Fort-de-France.

L'utilisation de la base de données des victimes de la catastrophe de 1902⁴⁴⁴, en croisant les données issues des archives de l'usine du Petit-Bourg, permet de s'intéresser à des trajectoires individuelles de négociants et de commerçants contemporains de la tragédie. Cette base de données a été réalisée par les Archives départementales de Martinique, conjointement avec l'association Généalogie et Histoire de la Caraïbe, et le soutien de l'Association Martiniquaise de Recherche sur l'Histoire des Familles. Cette base de données utilise diverses sources, dont les principales sont le *Journal Officiel de la Martinique*, les dossiers des sinistrés conservés aux ANOM, les états civils non détruits ainsi que pièces de différentes procédures judiciaires entamées après les événements.

Cette analyse croisée permet de mettre en lumière la diversité des trajectoires individuelles qui ont résulté de l'éruption.

Au Conseil municipal de Fort-de-France, où l'on discute dans les mois qui suivent la catastrophe des solutions à apporter pour faciliter la reprise du commerce, les conseillers mentionnent le cas de quelques négociants ayant échappé à la mort et qui s'établissent à présent dans la ville⁴⁴⁵.

La correspondance de l'usine du Petit-Bourg, malgré sa proximité avec le chef-lieu qui explique les échanges avec des négociants de Fort-de-France avant la catastrophe, présente de nombreux échanges avec Saint-Pierre. Cette dernière ville, par son importance commerciale, ne peut être écartée de la conduite des affaires.

L'usine mène ainsi des affaires à Saint-Pierre avec un commissionnaire dénommé Raphaël Assier de Pompignan. Ce dernier est né à Basse-Pointe le 8 octobre 1856 et est marié à Caroline

⁴⁴² *Ibid.*, p. 33.

⁴⁴³ L. URSULET, *Le désastre de 1902 à la Martinique...*, *op. cit.*, p. 180.

⁴⁴⁴ www.stpierre1902.org

⁴⁴⁵ ACFDF DCM, 21 décembre 1912.

Reynal de Saint-Michel. L'usine entretient ainsi une correspondance commerciale s'étalant de 1891 à 1901⁴⁴⁶ avec lui. Ce commissionnaire fait parti des nombreuses victimes de l'éruption volcanique du 8 mai 1902.

D'autres négociants réussissent à échapper à la mort, ou au moins à sauvegarder une part de leur activité commerciale. Ainsi la société Plissonneau et Cie, avec laquelle l'usine du Petit-Bourg conduit de nombreuses affaires et dont de la correspondance courant de 1884 à 1970 a pu être sauvegardée⁴⁴⁷, parvient à se réinstaller à Fort-de-France malgré la mort d'un de ses sociétaires. A l'époque des faits la société est constituée de Pierre et Émile Plissonneau. Ils traitent avec l'usine pour une bonne part de ses activités telles que le sucre, le rhum, l'engrais ou des plants de cannes. Pierre disparaît dans l'éruption, tandis qu'Émile échappe à la mort et parvient à rétablir l'activité de la société sur le chef lieu.

Un autre négociant, Théodore Bellonnie, parvient à quitter Saint-Pierre le 7 mai 1902. Né le 9 novembre 1854, marié à Hersilie Cléodore, il est père de trois enfants. Menant initialement ses activités de négoce à Saint-Pierre, il échappe à la mort et réinstalle son affaire à Fort-de-France. L'usine du Petit-Bourg entretient ainsi avec lui des échanges dont il reste la trace de 1898 à 1908⁴⁴⁸.

Un autre commerçant, Oscar de Reynal de Saint-Michel, marié à Constance Assier de Pompignan, est établi à Saint-Pierre comme fournisseur de l'usine du Petit-Bourg. Il fournit ainsi à celle-ci divers produits tels que du ciment ou des planches, dont on trouve la trace dans une correspondance s'étalant de 1881 à 1887⁴⁴⁹. Il meurt dans l'éruption du 8 mai 1902. Les éléments ne permettent pas d'établir clairement où se trouve son fils lors de la catastrophe, cependant ce dernier semble reprendre l'activité de son père à Fort-de-France. Georges de Reynal de Saint-Michel commerce ainsi avec l'usine quelques années après la catastrophe sur des produits identiques, dont on trouve des factures en 1906⁴⁵⁰.

Dans ces quelques trajectoires d'acteurs du commerce pierrotin qui parviennent à poursuivre une activité après la catastrophe, c'est la diversité des parcours qui se révèle. Lors d'une discussion en Conseil général, il est évoqué seulement une trentaine de négociants ayant pu survivre au drame de la sorte⁴⁵¹. Néanmoins, avec ces négociants ayant échappé à la mort, mais aussi ceux qui ont repris les affaires de leur famille, d'autres déjà installés à Fort-de-France lors du drame, et ceux qui très certainement sont venus monter des affaires depuis la Métropole, la société portuaire se

⁴⁴⁶ FC UPB, 2I14, Pompignan – Raphaël de (commissionnaire à Saint-Pierre) : 1891, 1897-1899, 1901.

⁴⁴⁷ Voir notamment FC UPB, 1F37 à 40, Plissonneau et Cie : (sucres, rhums, matériels, engrais, plants de cannes...) : correspondance, commandes, comptes de débours, lettres de change, factures, publicités... 1897-1915.

⁴⁴⁸ FC UPB, 2I5, Bellonnie (T.) puis T et Cie (commissionnaire à Saint-Pierre puis Fort-de-France), correspondance, contrats, factures... : 1898, 1899, 1905-1908.

⁴⁴⁹ FC UPB 2E18, Reynal et Compagnie (Oscar) – Saint-Pierre : correspondance, commandes de planches, ciments, factures. 1881-1884, 1886, 1887.

⁴⁵⁰ FC UPB 2E18, Reynal (Georges) – Fort-de-France : correspondance, commandes de planches, factures. 1906.

⁴⁵¹ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 8e séance du 4 juin 1903, p. 121.

reconstituée à Fort-de-France dans la décennie qui suit.

L'étude de l'*Annuaire de la Martinique*, dans son édition de 1913, permet de saisir le développement de cette société portuaire au terme de la première décennie du XXe siècle. L'extraction des listes d'occurrences à travers un tableau ne peut être que partial et partiel. De nombreuses sociétés ou individus mènent plusieurs activités et sont donc comptés à plusieurs reprises. Les retrancher du dénombrement aurait néanmoins pour effet de ne pas faire apparaître la diversité des fonctions occupées à Fort-de-France. Le parti a donc été pris de relever chaque occurrence, telles que recensées dans l'annuaire, pour toutes les activités dont il existe un lien direct avec le commerce maritime. Ces activités ont été choisies en fonction des spécificités économiques locales. Ainsi particulièrement pour le bois de construction, le lien avec le commerce maritime peut paraître délicat. Néanmoins l'étude des produits du commerce laisse apparaître que la Martinique importe du bois pour ses constructions de façon assez importante. Il s'agit donc d'une activité de négoce international.

15. Acteurs du commerce maritime par nombre d'occurrences dans l'annuaire (1913)

Rubriques de l'annuaire	Nombre d'occurrences par rubrique et par ville			
	Fort-de-France	Trinité	François	Sainte-Marie
Importateurs	17			
Marchands de spiritueux en gros	16			
Exportateurs de cacao	7			
Consignataires	6			
Assureurs maritimes	6			
Marchands de comestibles en gros	5			
Marchands de bois de construction	5	1		
Négociants en engrais	4			
Marchands de fer	4			
Exportateurs de cafés	3			
Armateurs	2	2		1
Courtiers maritimes	2			
Commissaires-priseurs	2			
Agents de change	2			
Fournitures de navires	1			
Exportateur de vanille	1			
Exportateur de fruits			1	
Total	83	3	1	1

Source : D'après *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1913, pp. 493-507.

Près de dix ans après la catastrophe et à la veille de la Grande Guerre, la société portuaire de la Martinique est bien installée à Fort-de-France (tableau 15). L'île a retrouvé des acteurs qui lui permettent d'agir sur une large palette d'activités liées au commerce maritime. Comme en son temps Saint-Pierre, et bien qu'avant sa destruction un certain partage s'était installé avec Fort-de-France, le chef-lieu concentre à présent en son sein toutes les activités de l'économie maritime. Même la Trinité, qui attire pourtant à elle un peu du trafic de l'île, ne dispose pas de maisons de

commerce comme Fort-de-France.

La concentration dans le chef-lieu de la majeure partie des activités commerciales et maritimes conduit au développement d'une autre partie de la société portuaire, celle de la population ouvrière impliquée dans les activités du port.

2) Le développement d'une population ouvrière urbaine liée aux activités maritimes

L'éruption de la Montagne Pelée a eu un autre corollaire que la disparition des élites économiques de l'île. Le volcan a emporté avec lui la plus importante part de la population ouvrière urbaine de la Martinique. Tout spécialement d'ailleurs celle impliquée dans les activités maritimes sur le port de Saint-Pierre.

Fort-de-France qui dispose déjà d'une activité maritime, liée tout particulièrement à la Compagnie Générale Transatlantique, et d'une population ouvrière afférente, devient après le drame la ville concentrant la plus grande population ouvrière. Une situation qui se renforce avec l'arrivée de près de 8.198 évacués de la zone sinistrée qui viennent grossir les rangs des travailleurs⁴⁵².

Ainsi avant la catastrophe, en 1900, la Compagnie Générale Transatlantique emploie près de cinquante-cinq personnes dans ses différents services, mais également plus de cent hommes et entre trois-cent à trois-cent-cinquante femmes pour manipuler le charbon⁴⁵³. Mais la ville compte également des arrimeurs, des manutentionnaires, les employés du bassin de radoub, des gabarriers, et toute cette population dont le travail est lié directement à l'activité maritime. Avec la concentration du commerce et du trafic maritime sur Fort-de-France, cette population augmente à proportion que croît le besoin.

Les données sur cette montée en puissance sont rares. Cependant par des sources diverses le développement de l'emploi apparaît. Ainsi la Compagnie Générale Transatlantique, dont l'activité s'accroît dans la première décennie du XXe siècle, recrute pour ses opérations plusieurs centaines d'ouvriers, mais également près d'un millier d'ouvriers spécifiquement pour les opérations de charbonnage. C'est sans compter l'atelier de réparation de la compagnie qui emploie une centaine d'ouvriers selon l'agent de la Compagnie Générale Transatlantique⁴⁵⁴. Beaucoup de ces ouvriers occupent des postes temporaires en fonction de l'activité.

Cette dualité, entre ouvriers permanents et temporaires, se retrouve au sein du bassin de radoub. Certains ouvriers, les permanents, sont ainsi payés au mois, tandis que les temporaires sont payés par quinzaine selon les besoins⁴⁵⁵.

⁴⁵² M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 190.

⁴⁵³ Gaston LANDES, *Notice sur la Martinique, Exposition internationale*, Impr. Alcan-Lévy, Paris, 1900, 149 p., dans S. Contour, *Fort-de-France au début du siècle*, *op. cit.*, p. 79.

⁴⁵⁴ DCGM, session extraordinaire de juillet 1914, 5e séance du 9 juillet 1914, p. 93.

⁴⁵⁵ *La France Coloniale*, 24 août 1907.

La colonie a mis en place des écoles afin de constituer un vivier de population répondant aux besoins de l'économie maritime. L'école professionnelle du bassin de radoub forme ainsi des ouvriers charpentiers et forgerons depuis un arrêté du 6 avril 1888⁴⁵⁶. Tandis que l'école des arts et métiers de Fort-de-France, quant elle ne prépare pas des élèves aux écoles supérieures métropolitaines, forme des contremaîtres.

Ce développement des emplois ouvriers lié à l'activité maritime, n'échappe pas au développement plus large des syndicats et aux mouvements sociaux sur fond de lutte des classes. Cela contribue très certainement à l'augmentation des données sur ces populations dans les archives. Outre le fait qu'elles deviennent plus nombreuses et qu'elles doivent être gérées, la lutte sociale conduit à ce que les autorités de l'île gardent un œil attentif sur les évolutions de la situation.

Ainsi, à l'image de l'émergence qu'ils ont connu au temps de Saint-Pierre, les organes de défense des travailleurs se développent à Fort-de-France. Les périodes d'élections constituent ainsi l'occasion pour les candidats, notamment Victor Sévère à Fort-de-France, de mener des campagnes auprès des populations ouvrières. Ce dernier est ainsi reçu en avril 1908 par la *Fraternité des Ouvriers*. C'est l'occasion pour lui d'exposer l'action de sa municipalité, à travers les réalisations de magasins et d'établissements qui visent la circulation des marchandises⁴⁵⁷.

Cette frange de la société portuaire s'organise de différentes manières. Au-delà des différents syndicats, une bourse du travail est créée et financée par le Conseil général en vue d'aider les organisations syndicales à se développer⁴⁵⁸.

Ces organes de représentation constituent dès lors autant d'intermédiaires dans la gestion des conflits qui rythment la vie sur le port de Fort-de-France.

La Compagnie Générale Transatlantique est ainsi régulièrement le théâtre de grèves. En février 1907 les charbonniers de la compagnie marchent sur l'hôtel du gouvernement, pour protester contre la décision de placer un navire en quarantaine qui contraint ce dernier à charbonner à Sainte-Lucie⁴⁵⁹. L'année suivante, c'est la mise à pied d'un contremaître qui déclenche une grève des ouvriers de la compagnie, entraînant plusieurs jours de troubles dans la ville. A cette occasion plusieurs réunions de la *Fraternité des ouvriers* se tiennent en ville, où d'après les rapports de police l'*Internationale* tient une place de choix⁴⁶⁰. En 1911, ce sont les arrimeurs et débardeurs journaliers de la Compagnie Générale Transatlantique qui déclenchent une grève en réclamant l'amélioration de leurs conditions de travail. Leurs doléances sont apportées à la police par le *Syndicat des*

⁴⁵⁶ *Annuaire de la Martinique*, 1913, *op. cit.*, p. 263.

⁴⁵⁷ *La France Coloniale*, 15 avril 1908.

⁴⁵⁸ ACFDF DCM, 28 décembre 1910.

⁴⁵⁹ *L'Union Sociale*, 23 février 1907.

⁴⁶⁰ ADM, 10M1609. CGT. Grève suite à la suspension d'un ouvrier. Meeting politique en faveur des ouvriers. Correspondances, PV et rapports de police et de Gendarmerie. 1908.

ouvriers du bâtiment, ainsi que la Bourse du travail⁴⁶¹.

C. La réorganisation spatiale de Fort-de-France

Les multiples problématiques auxquelles est confrontée Fort-de-France entraînent une reconfiguration de son organisation spatiale. L'important déplacement de population dans l'île, dont une part se dirige à Fort-de-France, remodèle l'espace urbain. Ce dernier s'agrandit, mais gagne également en densité. Dans le domaine maritime, le nouveau rôle de place portuaire joué par la ville en Martinique participe à sa réorganisation spatiale. Les hésitations quant aux politiques portuaires à mener, les moyens financiers limités, mais également les fonctions différentes remplies par le port en comparaison de Saint-Pierre, inscrivent son développement dans une trajectoire singulière. Après des errements dans le choix d'un développement portuaire intrusif ou extensif, les activités portuaires se concentrent en centre-ville dans la baie des Flamands.

1) Les errements dans le choix d'un développement portuaire intrusif ou extensif

Fort-de-France avant la destruction de Saint-Pierre est une petite ville qui, bien qu'étendue grâce à ses limites communales, ne possède qu'un centre urbain réduit. Le cœur de la ville se situe à l'ouest de la place de la Savane, qui borde le fort Saint-Louis. Les maisons et les rues sont organisées à travers un quadrillage qui donne un aspect caractéristique à la ville.

La ville connaît plusieurs tragédies à la fin du XIXe siècle. Un violent incendie ravage le centre-ville le 22 juin 1890 et seulement une année plus tard un cyclone engendre de nombreux dégâts le 18 août 1891. Le visage de la ville change, les constructions en bois sont abandonnées. Les nouvelles maisons s'établissent avec des soubassements en maçonnerie et des étages en bois⁴⁶².

Le déplacement important de population qui suit la catastrophe de 1902 bouleverse la ville. Avec l'augmentation considérable de la population, c'est aussi l'agrandissement de l'espace urbain de la ville. En 1902 la ville compte 6.997 habitants dans l'aire urbaine pour 15.167 habitants dans l'aire rurale. En 1910 ce sont 15.303 habitants qui vivent dans l'aire urbaine contre 11.108 habitants dans l'aire rurale. Au total la population passe de 22.164 habitants en 1902, à 26.411 habitants en 1910⁴⁶³. Les quartiers périphériques émergent en se peuplant de façon massive. C'est la population paupérisée qui vit dans ces quartiers décrits comme excessivement insalubres⁴⁶⁴.

Le front de mer de la ville se compose de deux ensembles, répartis en trois baies d'ouest en est (annexe VII). A l'ouest la rivière Levassor délimite le centre-ville et offre un refuge à de nombreuses petites embarcations. A son embouchure, sur sa rive gauche, se dresse la pointe Simon

⁴⁶¹ ADM, 10M1609. Grève des débardeurs et arrimeurs de la CGT. 1911.

⁴⁶² L. CHAULEAU, « Fort-de-France », dans J. Adélaïde-Merlande, *L'histoire Antillais*, t. 4, *op. cit.*, p. 448.

⁴⁶³ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 197.

⁴⁶⁴ *Le Prolétaire*, 30 juin 1906.

qui ouvre jusqu'au fort Saint-Louis la baie des Flamands. Cette baie, sur le front de mer de la ville, est bordée de quelques petits quais qui permettent notamment les liaisons par vapeur entre la ville et Saint-Pierre. La profondeur permet aux navires d'y mouiller. A l'est du fort, la terre s'ouvre pour laisser place à deux baies. Lorsque l'on vient de la mer, c'est la baie du Carénage qui s'enfonce sur la gauche. La Marine y a établi ses ateliers dans sa partie nord, à l'abri derrière le fort. C'est également ici que s'est établi le bassin de radoub. Les quais de la Compagnie Générale Transatlantique marquent la séparation entre la baie du Carénage et la baie des Tourelles, qui se situe immédiatement à l'est.

Dans les développements envisagés pour le port de Fort-de-France, diverses visions émergent. Les unes préconisent un développement à l'écart de la ville, à l'est du fort Saint-Louis, tandis que les autres préfèrent équiper le port directement dans la baie des Flamands, face au centre-ville.

Cette dichotomie apparaît dès les premiers projets. Le gouverneur Jean-Baptiste Lemaire présente ainsi au Conseil général, lors de la session extraordinaire de mai 1903, sa vision du développement portuaire. Le port doit être construit dans la baie des Tourelles. Ses propos sont néanmoins nuancés, le gouverneur est bien conscient que le commerce a déjà commencé à se développer dans la baie des Flamands. Il s'agit donc plutôt d'y construire à terme un nouveau centre d'activité⁴⁶⁵. Le capitaine de vaisseau Coffinières de Nordeck semble d'ailleurs avoir établi un projet à la vision similaire en 1900, avec un terre-plein bâti au sud du fort Saint-Louis pour protéger la baie du Carénage⁴⁶⁶. Ce travail n'a pas été retrouvé dans les archives.

Ce projet de développement du gouverneur n'aboutit néanmoins pas. Les études successives suivantes prennent pour acquis le développement du commerce maritime dans le centre de Fort-de-France et ne souhaitent pas déplacer celui-ci vers l'extérieur de la ville. Cela d'autant plus que le cyclone du 9 août 1903 a permis de constater la bonne tenue des navires au mouillage dans la baie des Flamands⁴⁶⁷.

Le service des Ponts et Chaussées de Martinique dresse un nouveau dossier d'études en 1912, suite à l'échec du projet voté en 1911 par le Conseil général, alors ajourné par le ministère des Colonies. Le chef de service rend compte au gouverneur de la confection de plans pour l'amélioration de la baie des Flamands mais aussi de celle du Carénage le 13 mai 1912⁴⁶⁸. Ce changement de vision est confirmé dans les études développées après la mission Jullidière. Si la baie des Flamands reste un centre commercial important dont l'amélioration est prévue, de grands

⁴⁶⁵ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 1ère séance du 26 mai 1903, p. 6.

⁴⁶⁶ DCGM, session extraordinaire de mai 1903, 8e séance du 4 juin 1903, p. 141.

⁴⁶⁷ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 13e séance du 14 décembre 1907, p. 339.

⁴⁶⁸ ADM, 1S3491/A. Travaux publics, port de Fort-de-France. Lettre du chef de service des Ponts et Chaussées au gouverneur de la Martinique, 13 mai 1912.

quais sont envisagés dans la baie du Carénage pour accueillir les navires.

Ces évolutions dans les trajectoires envisagées pour le développement portuaire, au cœur de la ville ou à l'extérieur, sont caractéristiques de l'aménagement des ports. Bruno Marnot distingue ces deux modalités dans l'adaptation des équipements portuaires⁴⁶⁹. La première, qualifiée d'intrusion, se développe dans le tissu urbain hérité. Cette situation s'observe lorsque les superstructures sont installées directement sur des infrastructures existantes, ou bien lorsque de nouvelles infrastructures sont développées au contact de la ville. Le projet de construire un wharf métallique dans la baie des Flamands, tel que retenu en 1906, relève typiquement d'un développement intrusif du port. Au contraire, la seconde modalité se qualifie d'extension. Les équipements sont alors installés en site propre. C'est cette seconde vision que privilégie le gouverneur Jean-Baptiste Lemaire lors de son discours du 26 mai 1903 devant le Conseil général.

Devant les échecs répétés de développement de l'outil portuaire de Fort-de-France, une tendance s'observe néanmoins. Avec le développement des quais de la Compagnie Générale Transatlantique, le port de Fort-de-France connaît depuis la seconde moitié XIXe siècle une dilatation de son site original situé dans la baie de Flamands. C'est une des caractéristiques majeures du développement portuaire à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle⁴⁷⁰.

Malgré cette tendance, en raison l'incapacité à moderniser l'outil portuaire de la ville par des grands investissements, le développement du port de Fort-de-France se réalise au lendemain de la catastrophe à la marge et de manière intrusive dans le tissu urbain hérité.

2) L'aménagement du front de mer de la baie des Flamands

L'échec de la politique de travaux portuaires dans la colonie a forcé le Conseil général et la municipalité de Fort-de-France à mener des aménagements à la marge pour faciliter le commerce et la navigation. Si l'on s'est déjà intéressé aux raisons de cet échec ainsi qu'à l'action locale des autorités infra-étatiques, il s'agit à présent de saisir de quelles façons les autorités locales ont spatialement adapté le port aux nouvelles contraintes des activités commerciales et maritimes.

Devant les échecs successifs des projets de travaux, et les incertitudes dans le choix du quartier à désigner pour recevoir le port, les autorités locales ont pris acte du développement de l'activité sur le front de mer du centre-ville de Fort-de-France. C'est donc avec pragmatisme que les ajustements à la marge menés pour aider au développement du commerce se concentrent dans la baie des Flamands.

Le rôle de la municipalité est de premier ordre dans ces développements, comme l'étude des délibérations du Conseil municipal permet de s'en rendre compte. La ville s'intègre alors dans ce

⁴⁶⁹ B. MARNOT, *Les villes portuaires maritimes...*, op. cit., p. 58.

⁴⁷⁰ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, op. cit., p. 91.

que Bruno Marnot décrit comme la « logique d'adaptation permanente »⁴⁷¹. Ce processus en Martinique se révèle particulièrement par trois facteurs externes : l'augmentation du fret, la révolution des transports maritimes ainsi que la mise en place de chaînes continues de transports intercontinentaux.

La municipalité répond à ces facteurs en organisant spatialement l'activité commerciale et maritime, en investissant directement également quand cela est nécessaire, enfin, en régulant par un dispositif réglementaire les activités du port.

Dès les premières semaines le Conseil municipal décide d'évacuer les hangars des négociants en bois du front de mer, dans l'optique de ne pas entraver le mouvement commercial⁴⁷². Dans l'urgence de la situation, les autorités locales cherchent à reproduire ce qui existait à Saint-Pierre. Une bande littorale qui permet d'entreposer les marchandises, le temps des différents chargement et déchargement, est mise à disposition. Cette place littorale est même nommée en 1904 « place Bertin », en souvenir de celle de la ville détruite⁴⁷³.

Cependant la conscience que les emplacements prévus risque d'être rapidement saturés, incite le Conseil à voter la réalisation d'un terre-plein sur la partie ouest du front de mer. Celui-ci doit être constitué des immondices de la ville⁴⁷⁴. Par cette action, la volonté est d'augmenter la surface au sol disponible pour la réalisation des activités commerciales liées au trafic maritime.

Cette action se poursuit tout au long de la première décennie, à mesure que l'activité augmente. Chaque aménagement en appelle un autre dès lors que la saturation des installations se révèle chaque jour plus criante. Un journaliste de *L'Opinion* décrit ainsi le 28 novembre 1903 : « Ce qui nous frappe le plus, c'est l'insuffisance des entrepôts. Certes, nous avons à rendre justice à la municipalité du chef-lieu. Elle a bien fait les choses en mettant à la disposition des négociants de la place de vastes bâtiments [...]. Mais il suffit d'y pénétrer pour reconnaître, à la première inspection, qu'ils ne sont plus suffisants »⁴⁷⁵.

Ainsi la Société de bateaux à vapeur, qui assure les liaisons avec les différentes communes de l'île par la mer, se voit contrainte de détruire son hangar et de donner son appontement sur la baie des Flamands pour libérer de la place⁴⁷⁶. Il ne s'agit là que d'une réorganisation spatiale de la municipalité car la compagnie est autorisée à en construire un nouveau plus loin dans la baie. Plus largement la mise à disposition par la commune d'entrepôts dans la ville participent à l'augmentation des capacités de magasinage.

L'organisation de la baie des Flamands par la municipalité, a pour objectif l'efficience dans

⁴⁷¹ *Ibid.*, p. 63.

⁴⁷² ACFDF DCM, séance du 22 juin 1902.

⁴⁷³ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 139.

⁴⁷⁴ ACFDF DCM, séance du 22 juin 1902.

⁴⁷⁵ *L'Opinion*, 28 novembre 1903.

⁴⁷⁶ ACFDF DCM, Lettre au Conseil municipal de la Société des bateaux à vapeur, 14 janvier 1908.

les échanges de marchandises. Ce remodelage de l'espace urbain est également le corollaire de quelques investissements limités de la municipalité. Le pragmatisme économique apparaît bien présent dans ces décisions municipales. Les difficultés budgétaires de la commune, que souligne Micheline Marlin-Godier, ne permettent guère de plus grandes ambitions⁴⁷⁷.

Ainsi, devant les critiques répétées sur la qualité de l'eau en ville, la commune débloque des fonds pour restaurer l'aiguade de la Pointe-Simon afin de subvenir aux besoins du commerce⁴⁷⁸. La commune également achète une grue au bassin de radoub en vue de la placer sur l'appontement municipal de la baie des Flamands, cela pour faciliter les transbordements⁴⁷⁹. Bien que cette réalisation intervienne quelques mois avant la catastrophe, cela dénote la conscience au sein du Conseil que la municipalité a un rôle à jouer pour aider à la rupture de charge.

Tous ces investissements exigent des financements et compte-tenu des réserves émises sur le budget de la ville, ainsi que la perte pour la commune des droits de quais en 1905, la commune étudie la mise en place de nouvelles taxes spéciales. La place Bertin est ainsi visée par un projet de droits de stationnement. Elle concentre en effet les onze douzièmes des marchandises arrivant à Fort-de-France⁴⁸⁰.

Néanmoins, plus que la municipalité, c'est bien souvent la colonie à travers son Conseil général qui est mis régulièrement à contribution pour financer des travaux sur le port. Les capacités de son budget sont toutes autres.

L'action de Victor Sévère, maire de Fort-de-France et conseiller général, comme nous l'avons déjà souligné, semble faciliter les actions en ce sens. De plus, comme la colonie perçoit à présent les droits de quais, c'est à elle que revient de financer en majeure partie les travaux que ces droits abondent. Ces sommes servent ainsi à des réalisations diverses sur le port, tel que le pavage de la place Bertin⁴⁸¹.

Une photographie de Camille Le Camus permet de se rendre compte de l'encombrement du front de mer de Fort-de-France (photographie 9). Une certaine mise en scène caractérise ce cliché. Un homme circule au premier plan à gauche dans une élégante tenue et à l'abri d'une ombrelle, tandis qu'un autre dans une tenue plus modeste paraît se détourner de son chemin pour le laisser passer. Un autre porte un fardeau au centre, tandis qu'une femme travaille autour de quelques tonneaux derrière lui. Enfin un douanier de l'administration coloniale semble surveiller la scène à droite, du haut de fûts de ce qu'il semble être du rhum. Il apparaît dans cette photographie la

⁴⁷⁷ M. MARLIN-GODIER, *Fort-de-France...*, *op. cit.*, p. 142.

⁴⁷⁸ ACFDF DCM, séance du 22 juin 1902.

⁴⁷⁹ AC FDF DCM, séance du 7 janvier 1902.

⁴⁸⁰ ACFDF DCM, séance du 26 septembre 1910.

⁴⁸¹ ADM, 4N3333. Service des Douanes. Projet de construction de bâtiments à édifier sur le quai des Flamands. Projet de pavage de la portion de la place Bertin comprise entre la rue de la République et le bâtiment des Douanes. 1907-1914.

complexité sociale qui caractérise ces sociétés coloniales. Le cadrage n'est pas non plus anodin. Sur la gauche le style architecturale des maisons, caractéristique de cette époque coloniale, permet de situer le cliché dans le contexte. La composition à droite de la photographie, avec les fûts de rhum et les chariots placés en évidence signale le caractère portuaire du lieu, si la mer n'apparaît pas, elle est de cette manière suggérée. Si le regard poursuit sa recherche vers le dernier plan, il distingue au fond la masse d'arbres qui signale la place de la Savane.

9. Le front de mer de Fort-de-France (~1905)



Source : ANOM 8Fi73/7

Au-delà de l'organisation spatiale mise en place par la municipalité, appuyée d'investissements avec l'aide du Conseil général, la ville de Fort-de-France régule les espaces mis à la disposition du commerce et de la navigation. Son intention est de conserver une certaine maîtrise sur le développement des activités maritimes et commerciales. En effet celles-ci se développent en plusieurs points de la ville : aux quais de la Compagnie Générale Transatlantique, dans la baie du Carénage, sur la place Bertin mais s'étendent également vers la Pointe-Simon⁴⁸². C'est sans prendre en compte les navires qui, passant devant la ville, vont mouillent au fond de la baie pour charger directement les productions des usines.

Les importantes interactions créées par ces activités amènent la ville à prendre des mesures

⁴⁸² ACFDF DCM, séance du 3 septembre 1910.

afin d'assurer une certaine cohérence à l'ensemble. Par un arrêté municipal du 23 mai 1905 la commune organise ainsi le stationnement et l'ordonnancement des marchandises de la place Bertin. Elle contraint également les embarcations légères à ne plus s'échouer pour réparer dans la baie des Flamands, mais à le faire dans la baie du Carénage. Enfin elle interdit le jet de déchet à la mer lorsque les navires sont au mouillage⁴⁸³.

En organisant, investissant et régulant, les autorités locales et tout particulièrement la municipalité de Fort-de-France s'inscrivent pleinement dans cette logique d'adaptation permanente mise au jour par Bruno Marnot. L'augmentation considérable de fret à Fort-de-France oblige rapidement l'accroissement des volumes de magasinage disponibles en ville. Cela passe par l'aménagement du front de mer et la mise à disposition d'espaces de stockage.

Les échecs dans les grands projets de travaux portuaires permettent de ne répondre que de façon limitée à la révolution des transports maritimes. On ne trouve sur le port ni grues conséquentes, ni quais ou autres appontements en eaux profondes. Le parc à charbon n'est pas encore créé. Au final Fort-de-France reste un port où l'essentiel de la rupture de charge implique l'utilisation des gabarres, qui augmentent considérablement les contraintes temporelles sur la chaîne continue de transport. La logique d'adaptation permanente du port est ainsi freinée par les difficultés avec lesquelles il se transforme.

C'est donc finalement l'action de la Compagnie Générale Transatlantique qui permet de répondre partiellement à ces limites du port grâce aux installations dont elle dispose. C'est sans doute au sein de ses quais que le port de Fort-de-France apparaît le moins comme un élément de discontinuité dans la chaîne de transport.

III. Le redéveloppement de l'activité économique avec un avant-pays persistant

L'amélioration de la situation économique mondiale facilite la relance de l'économie en Martinique. L'étude de cette reprise, ainsi que de l'avant-pays de l'île, fait apparaître la persistance de ce dernier. Au final la catastrophe de 1902 impacte peu la structure des liens maritimes et commerciaux de la Martinique.

A. L'amélioration de la situation économique facilite la relance de l'économie en Martinique

Si l'industrie du sucre a été préservée de la catastrophe, cette activité est restée marquée par la profonde crise sucrière. Cette situation s'améliore à compter de 1904. En parallèle l'industrie rhumière se recompose et permet à l'île de retrouver une place importante sur le marché malgré

⁴⁸³ ACFDF, Arrêté municipal n°211, du 23 mai 1905 relatif à la police du littoral et de la place du commerce.

l'apparition de nombreux concurrents.

1) La fin de la crise sucrière

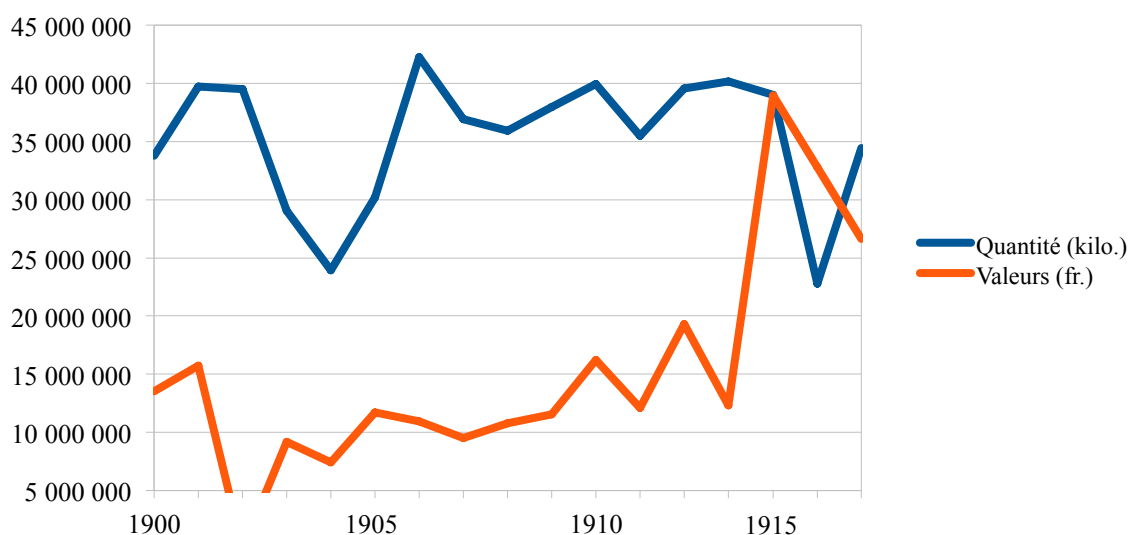
La catastrophe de 1902 a relativement épargné la production de sucre en Martinique. Néanmoins le commerce de cette denrée souffre depuis les années 1880 de la crise sucrière. A cette cause économique extérieure, se sont ajoutées des conditions de production défavorables liées à des événements climatiques tels que des cyclones, qui marquent à échéance régulière les Antilles⁴⁸⁴. Les fermetures d'usines et la réduction des surfaces cultivées ont été les conséquences de ces facteurs.

L'évolution des conditions macroéconomiques du marché sucrier à l'aube du XXe siècle concourt à dynamiser ce qui constitue la ressource principale de la Martinique.

Le 2 mars 1902 se tient à Bruxelles une conférence rassemblant les principaux pays concernés par la crise sucrière, dont particulièrement la France et l'Allemagne, qui se sont engagés à la fin du XIXe à une surenchère à la subvention de leurs produits. Cette conférence reste connue sous le nom de Conférence de Bruxelles. Les différents pays s'engagent à supprimer les subventions à l'exportation des sucres, à compter de la campagne 1903-1904⁴⁸⁵.

Cette décision a pour conséquence un redressement progressif des cours du sucre jusqu'à la Première Guerre mondiale. De 25 francs par quintal en 1904, les prix progressent vers 38 francs en 1910⁴⁸⁶.

14. Exportation de sucre de la Martinique (1900-1916)



Source : D'après l'annexe I.

⁴⁸⁴ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, op. cit., p. 239.

⁴⁸⁵ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, op. cit., p. 33.

⁴⁸⁶ *Loc. cit.*

La surface cultivée de cannes à sucre représente 23.089 hectares en 1888, puis seulement 10.116 hectares en 1895 sous l'effet de la crise sucrière qui entraîne la reconversion des cultures de certaines surfaces, ou leur simple mise en jachère. Les destructions de la Montagne Pelée en 1902 augmentent ce phénomène. Cependant à compter de 1905 la situation s'améliore et les terres sont remises en culture. Ainsi en 1907 ce sont 17.000 hectares de cannes qui couvrent l'île⁴⁸⁷. La surface cultivée en cannes à sucre de l'île croît à nouveau.

La faillite de nombreuses usines n'empêche pas cette remontée en puissance de la production. En raison de la crise le potentiel productif des usines est sous-utilisé. Le redémarrage de l'économie sucrière permet à ces dernières d'augmenter leur production rapidement (graphique 14). En 1910 les exportations sont ainsi au plus haut depuis près d'un quart de siècle⁴⁸⁸.

Cette reprise de la production sucrière sur des bases assainies après trente années de déboires, fait s'interroger les conseillers généraux. Le marché du sucre en Métropole reste marqué par la concurrence entre les sucres coloniaux et ceux issus de la betterave. Le sucre des colonies profite aux industries des ports de la Métropole qui le raffine, tandis que le sucre de betterave profite aux intérêts agricoles. Le Conseil général de la Martinique souhaite limiter le risque géographique, induit par une exportation quasi-exclusive vers la Métropole. Ce dernier évoque même l'éventualité de créer une raffinerie dans l'île afin d'exporter un produit fini⁴⁸⁹. L'Amérique du nord, avec les États-Unis et le Canada, constitue pour l'île une possibilité de débouchés intéressants. Ces considérations ne sont néanmoins pas suivies d'effet dans les années qui suivent. Les bouleversements qu'entraînent l'éclatement de la guerre en Europe ne sont pas étrangers à cette situation.

En parallèle de cette reprise économique induite par l'assainissement du marché sucrier, la production rhumière redémarre en Martinique.

2) Le redéveloppement de la production rhumière

Les conséquences de la catastrophe de 1902 sur la production de rhum en Martinique sont considérables et impliquent une forte baisse des exportations dans les années qui suivent l'éruption. Cette baisse est due d'une part à la baisse de la capacité de production liée à la perte de Saint-Pierre, nous l'avons vu, mais également aux difficultés d'importations dans l'île de mélasses pour alimenter la production.

De façon très nette, alors que la Martinique dispose avant la catastrophe d'une situation très avantageuse sur le marché du rhum, la Guadeloupe tire profit de l'affaiblissement de la Martinique

⁴⁸⁷ P. CHEMIN-DUPONTES, *Les petites Antilles...*, *op. cit.*, p. 234.

⁴⁸⁸ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, *op. cit.*, p. 33.

⁴⁸⁹ DCGM, session extraordinaire de septembre 1910, 2e séance du 9 septembre 1910, p. 18.

sur le marché. Ainsi, alors que la Guadeloupe exporte avant la catastrophe la majeure partie de ses mélasses pour distillation en Martinique, l'île du nord cesse ce mouvement après 1902. Cette mélasse est maintenant distillée directement sur place. Les exportations de rhum de Guadeloupe ne sont que de 23.039 hectolitres en 1900, contre 161.099 en Martinique. Elles progressent à 58.279 hectolitres en 1903 et jusqu'à 110.770 hectolitres en 1910⁴⁹⁰.

L'appel d'air sur le marché européen, provoqué par la perte des rhumeries de Saint-Pierre, provoque des réactions similaires dans les colonies britanniques qui sont également des importatrices importantes de mélasses. De fournisseurs de matière première, elles passent productrices⁴⁹¹. Mais, nous l'avons déjà observé, ce mouvement débute avant la catastrophe. Il est maintenant amplifié.

Ce repli productif en Martinique n'est cependant que passager. L'augmentation progressive des cours du rhum et les effets de la loi du 1er août 1905 contre l'usurpation de la dénomination rhum, ne sont pas étrangers à cette reprise de l'activité. De 10 à 15 francs par hectolitres en 1904, les prix montent à près de 80 francs par hectolitres en 1913. La mise en place de stocks stratégiques dans une Europe qui se prépare à la guerre, paraît d'ailleurs consolider cette hausse⁴⁹².

La structure de la production du rhum en Martinique évolue par rapport à ce qu'elle est avant la catastrophe. Ainsi alors que l'île compte 108 distilleries en 1898, elle n'en compte que 86 en 1913⁴⁹³. Concrètement, Fort-de-France ne se redéveloppe pas comme Saint-Pierre sur ce point, la ville ne devient pas la capitale du rhum comme a pu l'être sa consœur du nord. Plutôt que de reconstituer des établissements ad hoc, c'est à dire des rhumeries industrielles, les usines sucrières annexent à leur production la capacité de traiter elles-mêmes leurs bas produits que sont les mélasses.

Cette situation plonge d'ailleurs les rhumeries industrielles dans des difficultés d'approvisionnement conséquentes. Les usines qui ont développé leur capacité de production de rhum de façon autonome, ne consentent plus à vendre leurs mélasses à l'industrie. Comme la Guadeloupe a constitué d'importantes capacités de production de rhum localement, elle exporte de moins en moins de mélasses vers la Martinique. L'approvisionnement dans les autres territoires des Caraïbes, notamment britanniques, est considérablement limité par les barrières douanières. Sans compter qu'une bonne partie de ceux-ci se sont également convertis à la production de rhum et n'exportent plus de mélasses.

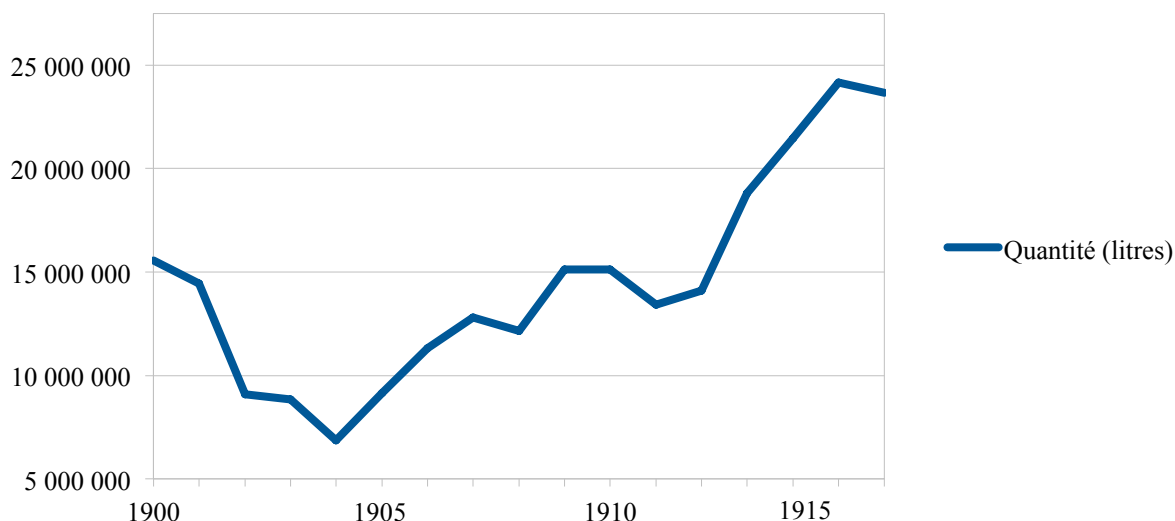
⁴⁹⁰ E. TERREE-POTINO, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 318.

⁴⁹¹ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, *op. cit.*, p. 31.

⁴⁹² *Ibid.*, p. 33.

⁴⁹³ *Loc. cit.*

15. Exportation de rhum de la Martinique (1900-1916)



Source : D'après l'annexe I.

Cet état de fait provoque des tensions entre industriels et usiniers. Les uns réclament l'abaissement du tarif douanier pour faciliter l'importation des mélasses, alors que les autres le refusent catégoriquement. Ces derniers ne souhaitent pas reproduire la situation qui précédait la mise en place des barrières douanières. Les mélasses locales, alors en concurrence avec les mélasses extérieures, avaient parfois le plus grand mal à trouver preneur⁴⁹⁴.

Malgré ses difficultés internes la Martinique augmente considérablement sa production (graphique 15). Ses exportations passent de 91.554 hectolitres en 1905 à 151.215 hectolitres en 1910⁴⁹⁵.

B. L'impact limité de la catastrophe de 1902 sur la composition de l'avant-pays

En ce début du XXe siècle, de puissants changements surviennent dans le trafic maritime. Ces effets s'observent à travers l'étude des navires touchant l'île de la Martinique. Plus largement, la navigation et les territoires qu'elle met en relation, continuent d'évoluer par les effets provoqués par la navigation de ligne. Cette dernière dessine un réseau de liaisons maritimes dans lequel la concurrence entre compagnies apparaît de plus en plus intense. Ces phénomènes sont à l'œuvre depuis plusieurs décennies en Martinique. L'analyse de l'avant-pays de l'île met en évidence l'impact limité de la catastrophe de 1902 dans la composition de ce dernier.

⁴⁹⁴ DCGM, session ordinaire de novembre 1911, 7e séance du 7 décembre 1911, p. 163.

⁴⁹⁵ E. TERREE-POTINO, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t.4, *op. cit.*, p. 318.

1) *La mutation du trafic maritime touchant la Martinique*

S'intéresser à la mutation du trafic maritime en Martinique invite à questionner le passé à travers plusieurs dimensions. C'est s'intéresser à la fois aux navires dans leurs dimensions techniques, mais également aux routes maritimes qu'ils empruntent.

Un fait marquant en Martinique en ce début de XXe siècle est la transformation nautique des navires de commerce de l'île. La vapeur s'installe et devient un moyen ordinaire de transporter la production des terres, alors qu'elle semble à la fin du XIXe siècle encore limitée à la desserte postale et aux transports de passagers.

Cette dimension n'est pas aisée à analyser statistiquement. Notamment le périodique annuel qu'est le *Tableau général du commerce et de la navigation*, si utile pour l'analyse du trafic maritime, a peu de pertinence pour l'étude la Martinique. Les données ne concernent que les liaisons entre l'île et sa métropole, éclipsant notamment l'importance des liaisons de la Martinique avec l'étranger, ainsi qu'également la proportion de navires à voile et à vapeur du commerce martiniquais.

Cependant un faisceau d'indices permet de rendre compte de la place croissante de la vapeur dans les liaisons maritimes de l'île.

Les pilotes des ports de la Martinique suggèrent la modification de la taxe sur les droits de pilotage au Conseil général, à l'occasion de sa session ordinaire de septembre 1906. Ils observent que quelques années auparavant, les vapeurs cantonnaient leur navigation aux ports de Saint-Pierre et de Fort-de-France. A présent ces derniers viennent de plus en plus au mouillage devant les centres industriels pour exporter le sucre⁴⁹⁶. Au fur et à mesure que les années passent, ces vapeurs deviennent même plus nombreux que les voiliers dans l'embarquement du fret, si bien que les conseillers généraux en discutent en 1910⁴⁹⁷. Cette conscience de la diminution des voiliers au profit des steamers dans le commerce ressort de la teneur des échanges au sein du Conseil général.

Quelques données chiffrées permettent cependant de faire apparaître ce changement dans la navigation. Ainsi 998 navires ont été comptabilisés à l'entrée et à la sortie en 1904, pour une capacité totale de 855.633 tonneaux de jauge. C'est treize navires de moins qu'en 1903, alors que la capacité totale augmente de 164.916 tonneaux de jauge⁴⁹⁸. Cet écart s'explique par la modernisation de la flotte. Les progrès technologiques permettent aux coques de s'agrandir, et par conséquent d'augmenter le volume de marchandises transportées. Cette situation est particulièrement vraie pour les vapeurs. Ainsi cet écart entre 1903 et 1904 permet ainsi de constater la diminution du nombre de voiliers au profit de navires à vapeur en Martinique. Malheureusement cette source est parcellaire et

⁴⁹⁶ DCGM, session ordinaire de septembre 1906, 4e séance du 4 octobre 1906, p. 68.

⁴⁹⁷ DCGM, session ordinaire de décembre 1910, 12e séance du 24 janvier 1911, p. 331.

⁴⁹⁸ *Navigation, Statistiques coloniales*, Melun, Ministère des Colonies, Office colonial, Melun, Impr. administrative, 1904, p. 277.

ne permet pas de réaliser une analyse sérielle.

Roger Jaffray qui s'intéresse aux navires parcourant les Antilles et la Guyane à compter des années 1930, note que les voiliers au long cours cessent pour la plupart leur activité dans les années 1920⁴⁹⁹. Cela peut paraître tardif. Néanmoins comme le souligne Bruno Marnot la voile est restée un moyen de transport privilégié pour une partie du commerce au long cours assez longtemps après le développement de la vapeur⁵⁰⁰. L'infrastructure assez fruste des ports de certaines contrées y a contribué. Malgré cette réserve, ces évolutions techniques des transports maritimes constatées par les acteurs locaux, s'inscrivent dans le mouvement plus vaste du remplacement des voiliers par les navires à propulsion mécanique sur les mers.

Au-delà de ces évolutions techniques, la mutation du trafic maritime s'observe dans les routes maritimes qu'empruntent les navires. Cette dimension peut être analysée à travers une archive fragmentaire mise au jour dans les Archives départementales de la Martinique. Ces données sont celles produites annuellement par le ministère des Colonies relatives au commerce et la navigation.

Il ne subsiste aux Archives départementales de la Martinique, s'agissant de la navigation, que les années 1903 et 1904. Particulièrement pour l'année 1904, cette archive est très riche en données⁵⁰¹. On ne peut que regretter que le temps n'ait pas laissé une collection plus complète de ce périodique. Faute de sources il n'est ainsi pas possible de se livrer à une étude sérielle. Nous devons nous restreindre à un aperçu de ces routes maritimes à partir de l'archive mise au jour.

Sur la base des archives mentionnées ci-dessus, il est possible d'établir un diagramme permettant de faire apparaître l'horizon maritime d'où viennent les navires en approche sur la Martinique pour l'année 1904. Les données sont agglomérées en trois catégories selon la provenance : France, colonies françaises et pays étrangers. Cette agglomération des pays étrangers sous une seule entité résulte d'un choix volontaire, que nous allons avoir l'occasion de mettre en lumière.

Pour l'année 1904 (graphique 16), sur 493 navires qui touchent les ports de la colonie, 57% sont en provenance de l'étranger, 28% de colonies françaises et 15% arrivent de la Métropole.

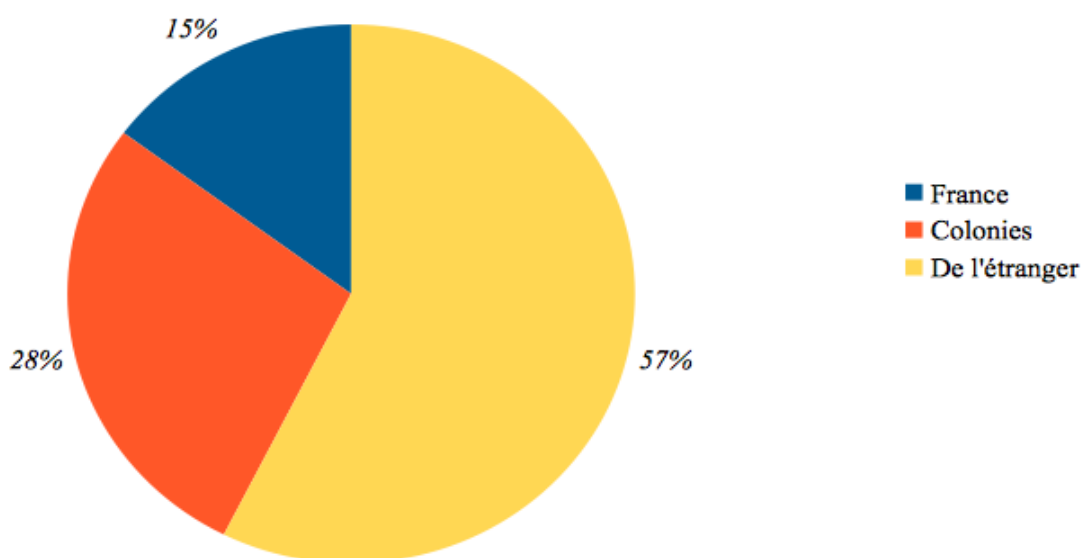
Pour cette même année (graphique 17), les 525 navires au départ de la Martinique ont pour 58% d'entre eux pour destination un pays étranger, pour 26% une autre colonie française et pour 16% la Métropole.

⁴⁹⁹ Roger JAFFRAY, *Les transports maritimes aux Antilles et en Guyane françaises depuis 1930*, Paris, L'Harmattan, 2009, p. 28.

⁵⁰⁰ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 132.

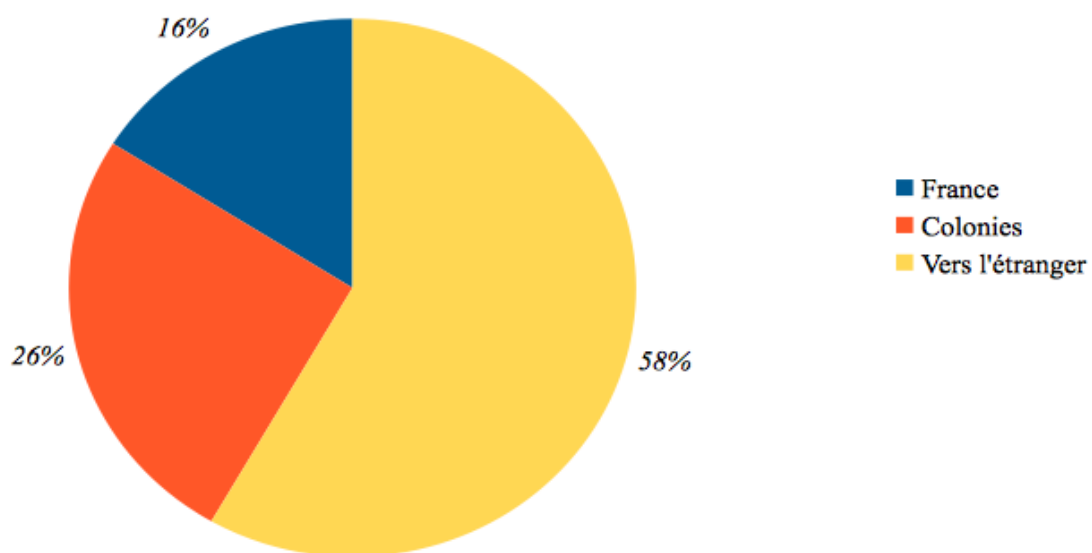
⁵⁰¹ *Navigation, Statistiques coloniales*, *op. cit.*, 1904, p. 308-309.

16. Répartition géographique de la provenance des navires à l'arrivée en Martinique (1904)



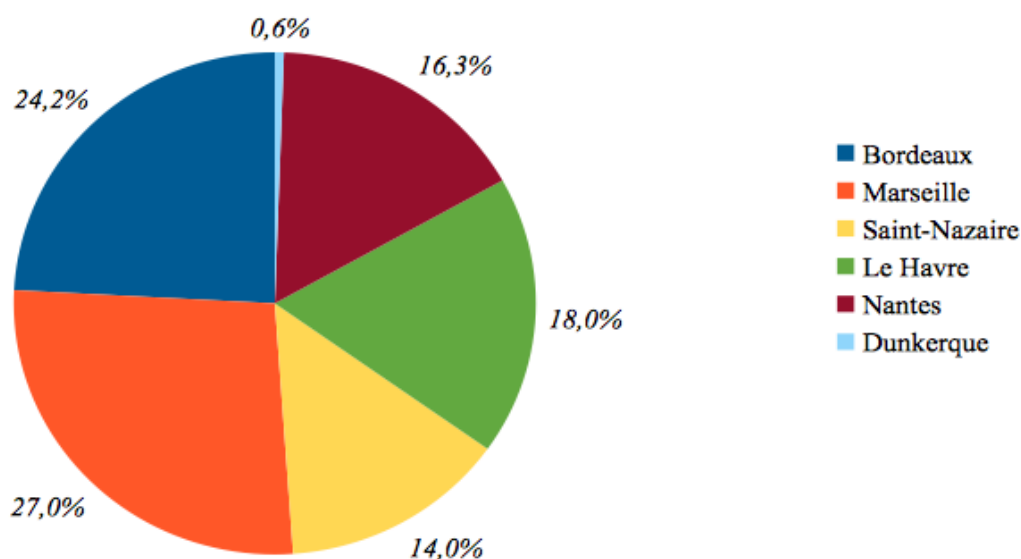
Source : D'après l'annexe III.

17. Répartition géographique de la destination des navires au départ de la Martinique (1904)



Source : D'après l'annexe III.

18. Répartition par port métropolitain du total du trafic maritime à l'entrée et à la sortie de la Martinique (1903)



Source : D'après l'annexe IV.

Ces navires, dans leur écrasante majorité, soit à 91,65%⁵⁰², touchent l'île à Fort-de-France. Une étude des ports de provenance et de destination des ports secondaires, comme il a pu être réalisé en première partie, devient ici délicate. La faiblesse statistique du trafic dans les ports secondaires rend hasardeuse l'analyse.

En isolant les navires ayant effectué des liaisons avec la Métropole, il est possible de dresser l'avant-pays métropolitain de l'île (graphique 18). Au total ce sont 178 bâtiments dans ce cas de figure, qui sont entrés ou sortis de l'île en 1904. En agglomérant ces données, puis en étudiant les ports de la Métropole d'où ils sont partis ou arrivés, les ports associés au commerce de la Martinique apparaissent. Marseille et Bordeaux constituent ainsi en 1904 les deux principaux ports en liaison avec l'île, avec respectivement 27,0% et 24,2% du trafic. Le Havre et Nantes, bien que plus en retrait, restent des ports importants dans cet avant-pays avec 18,0% et 16,3% du trafic. Saint-Nazaire suit de près avec 14,0%.

L'année 1904 doit cependant être comprise pour ce qu'elle représente dans le commerce de la Martinique en ce début du XXe siècle. Deux ans après l'éruption, l'île est encore dans le marasme économique qui a suivi la catastrophe. Les importations ont fortement chuté, et les exportations n'ont pas encore reprises une dynamique haussière qui ne s'installe qu'à partir de 1905. La forte chute des exportations du rhum, liées aux conséquences des destructions, peuvent à elles seules perturber la répartition que nous venons de voir du trafic entre les différents ports de Métropole. Néanmoins la comparaison de ces différents ports d'échanges avec la Martinique fait apparaître sans surprise l'importance de Bordeaux et Marseille. Bordeaux est en effet de façon historique un port

⁵⁰² Voir tableau 14.

majeur dans le commerce avec les Antilles. C'est aussi un port d'importation de rhum considérable⁵⁰³. Marseille est quant à elle est un port colonial de première importance en France métropolitaine, dont les capacités de raffinage du sucre sont particulièrement importantes⁵⁰⁴.

S'intéresser aux navires dans leurs évolutions techniques, aux circuits maritimes qu'ils empruntent, invite également à s'interroger aux pavillons qu'ils arborent.

C'est également notre échantillon de 998 navires entrant et sortant de la Martinique en 1904 qui permet de dresser un aperçu du trafic maritime en ce début de siècle (tableau 16).

16. Part des pavillons dans les ports de la Martinique (1904)

Pavillon	% du total des mouvements
Français	46,5%
Anglais	37,5%
Italien	7,6%
Norvégien	2,6%
Américain	2,0%
Hollandais	1,3%
Danois	1,0%
Russe	0,7%
Suédois	0,6%
Autrichien	0,2%
Total	998

Source : D'après l'annexe V.

Le pavillon français est en première place avec 46,5% du total des mouvements de 1904. Suivi de relativement près par le pavillon britannique qui englobe 37,5% du total. En l'absence d'une série sur plusieurs années de la même source, ces données peuvent être avantageusement comparées avec les résultats obtenus par Lucien-René Abenon⁵⁰⁵. Dans son ouvrage sur Saint-Pierre à la fin du XIXe siècle, l'auteur met en valeur sur la période de 1889 à 1897 les différents pays d'attaches de navires qui fréquentent le port du nord⁵⁰⁶. Bien que ces données ne concernent que Saint-Pierre, l'importance de cette ville dans le commerce de l'île à cette époque, permet d'observer des variations intéressantes (annexe V).

Le pavillon français en 1889 à Saint-Pierre ne concerne ainsi que 29,6% des mouvements. Cette proportion croît cependant tout au long de la décennie et atteint en 1897 43,2% du total. Cette progression du pavillon français est à mettre en comparaison avec le pavillon britannique. La part de ce dernier est en effet largement supérieure. Atteignant 52,4% en 1889 à Saint-Pierre, il diminue doucement jusqu'à atteindre 40,9% en 1897. L'année 1897 est la première, dans l'étude de Lucien-René Abenon où le pavillon français dépasse le pavillon britannique. On constate avec les données de notre source de 1904 à l'échelle de toute la Martinique que cette tendance se poursuit.

⁵⁰³ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, op. cit., p. 432.

⁵⁰⁴ *Ibid.*, p. 427.

⁵⁰⁵ Voir Annexe V.

⁵⁰⁶ D'après L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, op. cit., p. 91.

Le pavillon américain quant à lui, est en diminution à la fin du XIXe siècle. Alors qu'il est en hausse de 1889 à 1892, atteignant 9,6% du total des mouvements cette dernière année. Son importance chute jusqu'à s'établir à 4,0% en 1897. En 1904, ce dernier ne représente pour toute l'île que 2,0% du total des mouvements.

Cette montée en puissance du pavillon français dans les échanges, et la diminution des pavillons étrangers, est très certainement l'effet de la réforme douanière de 1892. En recentrant les échanges de l'île avec sa métropole, les navires français parviennent à reprendre des parts de la navigation de l'île aux navires étrangers. Mais c'est aussi la conséquence des efforts de l'État depuis 1881 en faveur de la construction navale et des armements maritimes nationaux⁵⁰⁷.

Néanmoins tous les pavillons ne sont pas dans une dynamique similaire. Cette diminution de l'emprise des navires britanniques et américains dans la navigation de l'île, ne semble pas profiter qu'aux seuls navires français. Le pavillon italien apparaît ainsi en augmentation à la fin du XIXe siècle. Alors qu'il ne représente que 0,8% des mouvements de Saint-Pierre en 1890, il atteint en 1897 6,3% de ce total. Les données de 1904 l'établissent à 7,6% du total des mouvements de l'île.

La hausse de la part de la vapeur dans le total des mouvements maritimes de l'île, l'importance des liaisons par la mer de la Martinique avec les pays étrangers, mais également l'importance croissante du pavillon français dans les échanges, sont la résultante directe de la mutation du trafic maritime en Martinique. Cependant, ne s'intéresser qu'aux seuls navires à travers les liaisons et les pavillons dans la navigation commerciale ne peut qu'être partiel. Comment expliquer alors, la faiblesse des liaisons des navires avec la France alors que celle-ci reçoit la majeure partie de la production de la Martinique ? Comment expliquer également que les navires italiens, qui ne représentent que 7,6% du total des mouvements de l'île, chargent presque la moitié des denrées exportées⁵⁰⁸ ?

La simple lecture des statistiques de la navigation ne rend pas compte de la composition de l'avant-pays des ports. Cette importance des liaisons maritimes avec l'étranger est en effet due en majeure partie au développement de la navigation de ligne. La Martinique est en effet au cœur, en ce début du XXe siècle, du dynamisme déployé par les compagnies maritimes pour relier les différents continents. Mais elle est également au cœur de la lutte pour le fret que se livrent les acteurs économiques pour expédier les marchandises sur les différents marchés.

2) *Le dynamisme des lignes maritimes et la lutte du fret*

Le développement de la navigation de ligne, corollaire du développement des grandes compagnies de navigation, est en Martinique un phénomène qui a émergé depuis la seconde moitié

⁵⁰⁷ A.-L. BLERALD, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique...*, op. cit., p. 51.

⁵⁰⁸ *Navigation, Statistiques coloniales*, op. cit., 1904, p. 279.

du XIXe siècle. Nous avons déjà vu dans quelle mesure cette évolution bouleverse le trafic maritime. En ce début de XXe siècle ce phénomène se poursuit et la mise en réseau de la Martinique se développe encore.

Le réseau développé avant la catastrophe semble se maintenir dans une configuration similaire. La Compagnie Générale Transatlantique maintient ses trois lignes principales aux Antilles, où la Martinique constitue une escale sur le passage des navires qui relient Colon depuis Saint-Nazaire, Le Havre et Marseille. Deux lignes annexes assurent également le service avec Cayenne d'une part, et Cuba d'autre part. Enfin les deux lignes américaines et les deux lignes britanniques desservent toujours l'île en ce début de XXe siècle.

Ces lignes de vapeurs appartenant à des grandes compagnies, ne doivent pas faire oublier la présence de compagnies mettant en œuvre des voiliers. Ainsi à la Martinique des armateurs du Havre, l'Union des Chargeurs Coloniaux, assure le service de la Martinique et complètent cette mise en réseau.

L'observation de la provenance et de la destination des navires touchant la Martinique fait apparaître, comme nous l'avons vu, la part importante des pays étrangers. Cette part correspond en fait dans sa majeure partie aux lignes suivies par les navires des compagnies de navigation. Ainsi Sainte-Lucie, la Barbade, la Dominique, mais également la Colombie ou Haïti apparaissent comme étant des ports majeurs de départ ou de destination des navires en Martinique. Ce sont en réalité des territoires desservis par les navires des différentes compagnies de navigation qui touchent l'île. La Martinique est en effet une escale pour les nombreuses lignes qui la desservent. Cette importance des liaisons avec l'étranger ne peut ainsi être interprétée sans cette notion d'escale. C'est le corollaire de la formation des lignes. La régularité de la vapeur et la nécessité de rentabilité, qui exigent un remplissage optimal, imposent le développement d'une navigation « cueillette »⁵⁰⁹. La Martinique fait alors partie de ce réseau nodal de points de cueillettes des lignes.

Le point le plus frappant dans le développement des lignes en Martinique en ce début de siècle, est la part progressive que prennent les cargo-boats dans le trafic total de l'île. L'installation et la mise en réseau de la Martinique à la fin du XIXe siècle n'a semblé ne concerner que des dessertes par paquebots et paquebots-mixte. Les uns sont spécialement conçus pour assurer le transport de passagers dans des classes séparées et hiérarchisées. Les autres, combinent en plus du courrier et de quelques marchandises au volume limité, et par conséquent souvent à forte valeur ajoutée, le transport de passagers peu nombreux. Le cargo-boat diffère de ces premiers navires par un tonnage élevé et des machines délivrant une vitesse moyenne. A la différence des navires assurant la desserte postale, où une vitesse élevée est une condition fondamentale, le cargo-boat

⁵⁰⁹ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, op. cit., p. 59.

privilégie sa capacité de transport en marchandises⁵¹⁰.

Le voilier constitue pendant encore une bonne partie de la seconde moitié du XIXe siècle, le moyen le plus économique de transporter les marchandises dans les territoires excentrés. Cependant sous un double effet de la croissance de la charge utile des navires, et de la chute du coût du travail par l'amélioration du ratio entre le tonnage et la taille de l'équipage, les navires à vapeur s'imposent progressivement dans le transport de marchandises⁵¹¹. Cette mutation technique des navires entraîne une baisse du coût du fret.

Les prix du fret en Martinique à la fin du XIXe siècle semblent assez élevés. Une notice de 1889 évoque un prix du fret invariable à cette période, autour de 50 francs la tonne pour les vapeurs et 40 francs sur les voiliers⁵¹². Le prix de la tonne à la voile apparaît ici sans doute d'ailleurs plus élevé que la réalité, bien qu'on ne puisse négliger que la rusticité du transbordement dans l'île en fasse monter le prix. Au siècle suivant, en 1904, les statistiques de l'Office colonial évoquent un fret variant de 15 à 30 francs la tonne par voiliers et de 25 à 37 francs pour les navires de la Compagnie Générale Transatlantique⁵¹³. L'avalissement du fret apparaît déjà être une dynamique à l'œuvre en Martinique dans ce tournant du XIXe au XXe siècle.

Avec ses navires, la Compagnie Générale Transatlantique maintient des prix de fret assez élevés. Ces prix font d'ailleurs l'objet de vives critiques chez les commerçants⁵¹⁴ et au sein du Conseil général⁵¹⁵. L'absence de concurrence sur la liaison avec la Métropole et la vitesse qu'offre la propulsion vapeur, permet à la Compagnie Générale Transatlantique d'appliquer une telle politique tarifaire. C'est l'installation en Martinique de compagnies étrangères qui fait évoluer cette situation.

En cette matière la compagnie italienne Austro-Americana joue en Martinique un rôle fondamental. Fondée en 1903 à Trieste, en Italie, l'Austro-Americana provoque une lutte au prix du fret dans l'île qui entraîne une baisse remarquable du coût du transport des marchandises.

Une publicité pour l'Austro-Americana, aussi dénommée Société anonyme de navigation à Trieste, du 1er janvier 1907 fait mention des liaisons tenues par la compagnie. Elle relie ainsi de janvier à juin avec deux vapeurs par mois les ports du Havre, Nantes et Bordeaux, ainsi que deux autres pour Marseille⁵¹⁶. Ces liaisons sont situées en plein pendant la période d'exportation de la production de l'île. L'Austro-Americana conquiert alors rapidement une clientèle pour l'exportation des produits issus de la transformation de la canne. On trouve la trace de cet engouement dans les archives de l'usine du Petit-Bourg. Cette dernière expédie une bonne partie de sa production de

⁵¹⁰ M.-F. BERNERON-COUVENHES, *Les Messageries Maritimes...*, *op. cit.*, p. 515.

⁵¹¹ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, *op. cit.*, p. 46.

⁵¹² L. HENRIQUE (dir.), *Les colonies françaises, notices...*, *op. cit.*, p. 86.

⁵¹³ *Navigation, Statistiques coloniales*, *op. cit.*, 1904, p. 278.

⁵¹⁴ *L'Union Sociale*, 25 juillet 1907.

⁵¹⁵ DCGM, session extraordinaire de mars 1908, 2e séance du 26 mars 1908, p. 25.

⁵¹⁶ *L'Union Sociale*, 1er janvier 1907.

rhum et de sucre via cette compagnie pour la campagne sucrière de 1907-1908⁵¹⁷.

L'Austro-Americana apporte à l'économie de la Martinique, la possibilité de charger une bonne part de ses exportations par vapeurs grâce de son taux de fret. Les acteurs économiques locaux se réjouissent d'ailleurs dans la presse, de « l'air frais » qu'apporte la compagnie sur les tarifs⁵¹⁸. Le chef du service des douanes de l'île, déclare ainsi le 4 juin 1907 dans *La France Coloniale*, que cette mise en concurrence force la Compagnie Générale Transatlantique à baisser son taux de fret de près de 40%⁵¹⁹.

Ce qui semble être considéré par la Compagnie Générale Transatlantique comme une intrusion sur son marché, entraîne une réaction rapide de cette dernière. Malgré d'ailleurs que cette compagnie ne dispose pas de cargo-boats sur cette liaison, la Compagnie Générale Transatlantique étant semble-t-il plus tournée vers les paquebots-mixtes, ne privilégiant pas nécessairement la marchandise.

La Compagnie Générale Transatlantique, après des négociations avec l'Austro-Americana, récupère une part du marché local en 1908⁵²⁰. Mais surtout elle met en place des nouveaux moyens nautiques. En 1907 elle met de ligne deux paquebots-mixtes affectés au service des Antilles, et comprenant tout particulièrement des chambres frigorifiques pour exporter les fruits de l'île⁵²¹. En 1908 elle crée une ligne auxiliaire avec trois cargo-boats, pour concurrencer sous pavillon national l'Austro-Americana⁵²². C'est d'ailleurs dans ce cadre qu'est décidé l'installation d'un ponton à marchandises dans la baie de Trinité⁵²³. Jusqu'à cette installation, les navires de la Compagnie Générale Transatlantique ne faisaient escale qu'aux quais de Fort-de-France, cette situation a facilité le développement de l'Austro-Americana dont les navires mouillent sur la côte atlantique pour effectuer leur chargement⁵²⁴.

Ce développement par la Compagnie Générale Transatlantique de la capacité de charge de ses navires, mais également leur spécialisation, constitue dans le transport maritime, à plus grande échelle, le levier de compétitivité majeur en réponse à la chute des taux du fret. Ce phénomène est à l'œuvre sur la plus grande partie des lignes maritimes qui parcourent le globe à cette époque⁵²⁵.

L'Austro-Americana n'est pas la seule à entrer en concurrence avec la Compagnie Générale Transatlantique en Martinique. De façon beaucoup plus limitée, la Société de navigation et de

⁵¹⁷ FC UPB, 1K1. Union des Chargeurs Coloniaux, correspondance, proposition de fret, contrats, etc. 1900, 1903, 1904.

⁵¹⁸ *L'Union Sociale*, 10 août 1908.

⁵¹⁹ *La France Coloniale*, 4 juin 1907.

⁵²⁰ M. BARBANCE, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique...*, op. cit., p. 170.

⁵²¹ *La France Coloniale*, 2 juillet 1907.

⁵²² *La France Coloniale*, 29 octobre 1907.

⁵²³ © *Collection French Lines*, DCA CGT, séance du 18 septembre 1907.

⁵²⁴ DCGM, session ordinaire de septembre 1907, 7e séance du 11 décembre 1911, p. 135.

⁵²⁵ B. MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation...*, op. cit., p. 52.

transport de la Guyane relie les Antilles à la Guyane de façon mensuelle⁵²⁶. Elle assure en plus de ce service la desserte côtière de la Guyane dont les liaisons terrestres sont si difficiles, lorsqu'elles ne sont pas inexistantes. Cette compagnie semble profiter également des facilités qu'offre la Martinique pour l'entretien de ses navires, notamment celles du bassin de radoub⁵²⁷.

Ainsi, les navires et les routes maritimes qu'ils empruntent sont fortement modelés en Martinique par la mise en réseau de l'économie mondiale. Les lignes jouent dans ce phénomène un rôle tout à fait fondamental. A travers ces analyses, la circulation maritime de la Martinique au début du XXe siècle apparaît plus clairement. Néanmoins, cette étude ne peut être conduite sans s'intéresser à la raison même de la présence de ces navires de commerce. En effet l'avant-pays de l'île ne peut être compris sans s'intéresser aux marchandises que transportent les navires.

3) *Un avant-pays concentré entre les Etats-Unis et la France métropolitaine*

Comprendre l'avant-pays d'un territoire, c'est comprendre où ce dernier entretient des liens commerciaux, c'est à dire à travers l'espace maritime avec quels autres territoires il mène des affaires de façon significative. La simple liaison d'un territoire à un autre par un navire n'induit pas *de facto* la présence d'un foreland et d'un hinterland. Aussi, si l'étude réalisée de la navigation reliant la Martinique est nécessaire pour comprendre l'articulation des flux qui parcourent l'espace maritime, elle n'est pas suffisante. La compréhension des connexions des territoires entre eux par les espaces maritimes, doit également passer par l'étude des marchandises transportées. La navigation n'étant que le support d'échanges commerciaux. Ouvrir les cales des bâtiments qui relâchent en Martinique, c'est saisir avec qui l'île établie ses liens commerciaux.

Dans cette analyse, c'est à nouveau l'archive de l'Office colonial de 1904 qui est mise à profit⁵²⁸. On regrette une nouvelle fois la plus-value qu'aurait apporté une analyse sérielle, malheureusement impossible faute de données plus étendues temporellement. Cette dernière offre néanmoins une perspective d'une richesse intéressante en ce qu'elle permet de saisir, sur cette année 1904, les liens commerciaux de l'île.

Dans l'étude des données économiques de l'année 1904, il ne doit pas être perdu de vue les circonstances dans lesquelles la Martinique est plongée. La catastrophe est encore très récente. Ce sont 30.000 consommateurs potentiels qui ont disparu dans l'éruption, et 22.000 évacués de la zone à risque qui sont pour beaucoup par conséquent privés de ressources. Cette situation entraîne une forte baisse des importations, qui avant la reprise de 1905 diminue jusqu'à 44%, avant se redresser

⁵²⁶ *L'Union Sociale*, 18 juin 1907.

⁵²⁷ ANOM FP 118AQ384. Société Française de navigation et de transports de la Guyane. Bilan exercice 1912. Paris, 25 septembre 1913.

⁵²⁸ *Navigation, Statistiques coloniales, op. cit.*, 1904.

lentement sans parvenir en 1914 à être au niveau de 1901⁵²⁹. Néanmoins, dans le cadre de l'analyse de l'économie maritime plus large livrée, nous pensons pouvoir établir à peu de choses près une situation fidèle pour la première décennie du XXe siècle de l'avant-pays de la Martinique.

17. Avant-pays du commerce total en volume et en valeur de la Martinique (1904)

Pays ou territoire		Provenance				Destination			
		Marchandises débarquées				Marchandises embarquées			
		Tonnage		Valeur		Tonnage		Valeur	
		<i>en tonnes</i>	<i>% du total</i>	<i>en francs</i>	<i>% du total</i>	<i>en tonnes</i>	<i>% du total</i>	<i>en francs</i>	<i>% du total</i>
France		35 925	38,01	7 823 959	52,20	53 332	62,64	10 966 997	86,73
Colonies françaises	Saint-Pierre et Miquelon	541	0,57	252 491	1,68	78	0,09	5 766	0,05
	Guyane	180	0,19	59 153	0,39	2 602	3,06	275 880	2,18
	Guadeloupe et dépendances	2 835	3,00	418 775	2,79	1 218	1,43	189 004	1,49
Colonies anglaises	Trinidad	122	0,13	37 551	0,25	79	0,09	10 825	0,09
	Saint-Lucie	674	0,71	23 064	0,15	72	0,08	13 149	0,10
	Barbade	608	0,64	146 193	0,98	21	0,02	9 558	0,08
	Saint-Christophe	12	0,01	3 100	0,02		0,00		0,00
	Saba	20	0,02	2 500	0,02		0,00		0,00
	Grenade	16	0,02	472	0,00	9	0,01	1 210	0,01
	Dominique	204	0,22	14 837	0,10	164	0,19	33 543	0,27
	Antigue	24	0,03	1 725	0,01		0,00		0,00
Angleterre		4 785	5,06	781 885	5,22		0,00		0,00
États-Unis		47 542	50,30	5 319 361	35,49	50	0,06	11 880	0,09
Porto-Rico		1	0,00	320	0,00	15	0,02	5 441	0,04
Haïti		15	0,02	6 159	0,04	1 907	2,24	201 001	1,59
Saint-Domingue			0,00		0,00	165	0,19	4 875	0,04
Colombie		14	0,01	5 600	0,04		0,00		0,00
Cuba			0,00		0,00	17	0,02	4 832	0,04
Saint-Martin		376	0,40	18 982	0,13		0,00		0,00
Colon			0,00		0,00	20 287	23,83	604 539	4,78
Bonnaire		294	0,31	14 038	0,09		0,00		0,00
Vénézuéla		3	0,00	695	0,00	114	0,13	52 577	0,42
Chili		333	0,35	56 300	0,38		0,00		0,00
Saint-Thomas		1	0,00	305	0,00	4 998	5,87	251 682	1,99
Total		94 526		14 987 788		85 147		12 645 521	

Note : les pays ou territoires correspondant à des échanges de marchandises inférieurs à dix tonnes ont été écartés du tableau pour éviter sa surcharge.

Source : D'après *Navigation, Statistiques coloniales*, Melun, Office colonial, ministère des Colonies, Impr. administrative, 1904, p. 286-293.

S'intéresser aux marchandises dans leur transport par la mer, sous le prisme d'une analyse par flux, c'est intégrer quatre composantes : d'une part le type même de marchandise tel que du sucre ou du rhum, d'autre part la quantité transportée, mais également sa valeur, enfin, sa provenance ou sa destination. L'archive utilisée permet de faire apparaître de façon quantitative sa valeur et sa quantité, avec la variable du territoire de provenance ou de destination. Une analyse qualitative à travers d'autres sources permet de mettre en relief ces données avec les types de

⁵²⁹ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, op. cit., p. 32.

marchandises.

Le commerce de la Martinique apparaît se répartir à la première lecture de façon assez bipolaire entre la France et les États-Unis (tableau 17). C'est une situation qu'il faut nuancer pour en comprendre la finesse.

Les importations en provenance des États-Unis englobent 50,30% du tonnage total des marchandises, la France est plus en recul à 38,01%, enfin l'Angleterre compte pour 5,06% en troisième position. Une bonne part des marchandises américaines semble être apportées par la Quebec Steamship C^o. Cette compagnie britannique, dont le siège est à New-York, assure plusieurs fois par mois la ligne entre la Martinique et les États-Unis. Cela explique pour partie l'importance du pavillon anglais dans le total des mouvements de la navigation de l'île, soit 37,5% pour l'année 1904⁵³⁰. Cela alors même que l'Angleterre contribue pour une faible part au mouvement d'importation.

Si les importations françaises sont plus faibles, elles ont en revanche au total une valeur plus élevée que les importations américaines. L'importation française correspond à 52,20% de la valeur importée, contre 35,49% pour les marchandises américaines. Cet écart notable correspond à des flux de marchandises de natures différentes. Les marchandises en provenance des États-Unis sont principalement du bois de construction, de la houille, de l'huile de pétrole ou de la viande salée. Comme le signale le chef du service des douanes devant le Conseil général en 1908, il provient surtout des États-Unis des produits que la Métropole ne peut lui fournir. Comparativement, les produits de Métropole ont une plus forte valeur-ajoutée intrinsèque que les produits américains. En effet les marchandises importées de France représentent pour beaucoup des produits fabriqués plus coûteux⁵³¹. Depuis l'application du tarif douanier en 1892, la part des marchandises importées de France est d'ailleurs en constante augmentation⁵³². Certains produits américains supportent néanmoins la concurrence avec les produits français, malgré les barrières douanières. La margarine en constitue un bon exemple⁵³³. Le prix du fret beaucoup plus bas qui existe entre la Martinique et les États-Unis, plutôt qu'avec l'Europe, explique d'ailleurs cette mise en concurrence. Néanmoins comme le souligne l'Office colonial, dans leur ensemble la majorité des marchandises en provenance des États-Unis, sont également des marchandises que la Métropole importe, avec lesquelles elle ne peut donc commercer que de façon très limitée⁵³⁴.

C'est dans le mouvement d'exportation de la Martinique que le flux apparaît le plus concentré. La France métropolitaine représente ainsi 62,64% du tonnage total des marchandises

⁵³⁰ Voir tableau 16.

⁵³¹ DCGM, session extraordinaire de mars 1908, 2e séance du 26 mars 1908, p. 23.

⁵³² DCGM, session extraordinaire de mars 1908, 2e séance du 26 mars 1908, p. 25.

⁵³³ DCGM, session extraordinaire de septembre 1910, 2e séance du 9 septembre 1910, p. 23.

⁵³⁴ « Martinique, le mouvement commercial pendant l'année 1913 », *Bulletin de l'Office colonial*, Ministère des Colonies, Office colonial, Imprimerie Administrative, 1914, p. 276.

exportées, et 86,73% de sa valeur. Il s'agit là pour la majeure partie du sucre de l'île, et dans une moindre mesure du rhum, en raison des difficultés qu'il connaît pour cette année 1904.

Les États-Unis, dont le mouvement d'importation est si élevé, ne représentent plus rien à l'exportation, c'est à dire à peine 0,09% de la valeur exportée.

Colon, au Panama, apparaît comme un port d'exportation assez important en concentrant 23,83% du tonnage total exporté pour 4,78% de la valeur. Ce mouvement assez considérable apparaît plutôt comme un biais de la statistique ne résultant pas d'un réel mouvement d'affaires entre la colonie et le nouvel État de Panama. Les trois lignes de la Compagnie Générale Transatlantique au départ du Havre, de Saint-Nazaire et de Marseille, font escale en Martinique avant de rallier Colon. Il semble donc ici s'agir d'un mouvement de réexportation, correspondant à des marchandises embarquées telles que des provisions de bord et du charbon.

Le même constat peut être fait avec l'importance du mouvement vers Saint-Thomas, soit 5,87% du tonnage total exporté. Il s'agit également d'une escale de la ligne annexe de la Compagnie Générale Transatlantique qui dessert Cuba.

Les échanges avec les colonies françaises de la région, c'est à dire la Guadeloupe et ses dépendances ainsi que la Guyane, constituent un petit marché pour la Martinique. Au regard de l'ensemble, ces mouvements intercoloniaux sont à relativiser tant ils sont faibles. On ne peut néanmoins pas nier leur existence, dont on a vu l'importance notamment pour la production du rhum avec la mélasse. La Martinique importe ainsi deux fois plus qu'elle n'exporte en Guadeloupe. En 1904 on observe 2.835 tonnes de marchandises à l'importation, contre 1.218 tonnes à l'exportation.

Au contraire s'agissant de la Guyane, le mouvement est inverse. La Martinique n'importe pour ainsi dire que peu de la Guyane, c'est à dire 180 tonnes de marchandises en 1904. Cela alors qu'elle exporte 2.602 tonnes, représentant 3,06% du tonnage total exporté de l'île. Néanmoins ces données intègre le mouvement de réexportation de marchandises de la ligne annexe de la Compagnie Générale Transatlantique qui dessert Cayenne. Cette part est délicate à déterminer.

Par ailleurs l'étude de ces données permet de mettre à mal une affirmation que l'on peut parfois lire dans les études sur le commerce de la Martinique à cette période. Celle que la Martinique ravitaille tous les marchés des colonies britanniques grâce à son importance commerciale. Ainsi en 1904 la Martinique a exporté 345 tonnes de marchandises vers les îles de l'Empire britannique, alors qu'elle a importé de ces mêmes îles 1.680 tonnes de marchandises. Nous ne nions pas qu'une telle affirmation a pu être vraie à une époque. Néanmoins les données de 1904 ne permettent pas de constater un tel mouvement. Par ailleurs il apparaît que ni la catastrophe, ni les difficultés économiques de la Martinique à cette période, aient éventuellement pu arrêter de tels échanges. Si ce mouvement a existé un jour, il n'est en tous cas plus d'actualité dans la première

décennie du XXe siècle.

L'étude de tous ces éléments sur les territoires et pays avec lesquels la Martinique entretient des liens commerciaux, permet de prendre une certaine hauteur sur les échanges. Il est ainsi possible d'envisager un raisonnement par aires géographiques (tableau 18).

18. Avant-pays du commerce total en valeur de la Martinique par aires géographiques (1904)

Aire géographique	Provenance	Destination
	<i>en % du total</i>	<i>en % du total</i>
Europe	57,42%	86,73%
Amérique du Nord	37,18%	0,14%
Grande Caraïbe	5,03%	13,11%

Source : D'après *Navigation, Statistiques coloniales*, Melun, Office colonial, ministère des Colonies, Impr. administrative, 1904, p. 286-293.

Le raisonnement par aires géographiques permet de saisir l'articulation des grands ensembles qui constituent l'avant-pays de la Martinique dans son commerce. L'aire géographique de l'Europe est constituée de la France métropolitaine et du Royaume-Uni. L'Amérique du Nord englobe Saint-Pierre et Miquelon ainsi que les États-Unis. L'aire géographique de la Grande Caraïbe, correspond en toute rigueur à tous les pays et territoires qui, de par leur situation, ont un lien direct avec la mer des Caraïbes. La partie sud des États-Unis est ainsi normalement intégrée à ce groupe. Néanmoins, en raison de l'impossibilité de distinguer la marchandise en provenance des ports du sud des États-Unis, de ceux de ces ports de l'Atlantique nord, ce pays n'a pas été compté dans cette aire. Cette dernière aire comprend ainsi tous les pays et territoires de l'étude⁵³⁵, tels que le Panama, la Guyane, le Venezuela ou Cuba. Les pays aux trop faibles échanges, c'est à dire moins de dix tonnes, ou situés hors des aires n'ont pas été intégrés. Les aires géographiques ainsi présentées représentent 99,8% des échanges de la Martinique. Enfin, ces statistiques ne sont pas exemptes du biais abordé précédemment, qui tient au mouvement de réexportation des navires en escale pour leur ravitaillement.

Cette étude de l'avant-pays de la Martinique réparti par aire géographique en fonction de la valeur de la marchandise fait apparaître nettement la constitution géographique du commerce maritime. L'Europe est pour l'île l'aire des échanges commerciaux majeurs en 1904. A l'importation elle représente 57,42% du total de la valeur, pour 86,73% à l'exportation. L'Amérique du Nord, représentant 37,18% des importations en valeur, est une aire d'approvisionnement également majeure pour la Martinique. Cependant cette dernière ne constitue pas pour l'île une aire d'exportation pour sa production. La Grande Caraïbe au final, avec laquelle la Martinique entretient pourtant de nombreux liens maritimes, ne représente commercialement qu'une faible part de l'avant-pays de l'île. Les 13,11% des exportations sont, comme déjà abordé, en forte partie surestimées par

⁵³⁵ Voir tableau 17.

le mouvement de réexportation dû à l'avitaillement des navires.

Au final, l'étude des liaisons maritimes de la Martinique met en avant l'importance des liens qu'elle entretient avec de très nombreux pays et territoires. La majeure partie des terres sur une diagonale allant du Panama au Royaume-Uni, sont d'une manière ou d'une autre reliées à la Martinique à travers l'espace maritime. Cependant, bien loin de là, la Martinique n'entretient guère de relations commerciales avec chacun d'entre eux. Son économie est concentrée vers deux pays : la France et les États-Unis. Tous les territoires de la Grande Caraïbe ne participent à son économie qu'à la marge.

Les études sérielles manquent à cette période de l'histoire de la Martinique, par faute de sources notamment. Il est ainsi difficile de mettre en lumière les évolutions de la constitution des routes maritimes et des échanges économiques de l'île sur une période longue. Tout particulièrement dans notre étude, il est bien délicat de se livrer à une étude quantitative comparée des sources mises au jour pour la période avant 1902 et celles présentées ici. Néanmoins des grandes tendances se dégagent sur la période étudiée.

C'est de façon bien plus certaine la réforme douanière de 1892 qui a impacté la structure de l'avant-pays de la Martinique, que l'éruption de la Montagne Pelée. En installant d'importantes barrières douanières, le commerce et la navigation de l'île se trouvent progressivement concentrés dans un flux d'échanges orienté vers la Métropole. Les échanges locaux ne se limitent alors plus qu'à la portion congrue de ce que la Martinique ne peut trouver sur le marché métropolitain.

Conclusion

Au terme de cette étude, c'est le caractère profondément maritime de la Martinique à la fin du XIXe siècle qui apparaît. Compte-tenu des difficultés de liaisons internes liées à un territoire enclavé, la mer permet à l'île de se décrocher de ses contraintes terrestres. Dans cet ensemble des activités maritimes, Saint-Pierre occupe une place majeure. La ville portuaire concentre en son sein la plus grande partie du trafic maritime et constitue le principal lieu d'échanges de marchandises de la Martinique. Cette situation est pour grande partie permise par l'importante société portuaire en charge des affaires commerciales et maritimes.

Malgré cette situation Saint-Pierre connaît un déclin relatif à la fin du XIXe siècle. Le développement de l'activité commerciale à Fort-de-France, en grande partie portée par la Compagnie Générale Transatlantique, fait émerger le chef-lieu comme centre portuaire commercial non-négligeable dans l'île. Malgré son importance Saint-Pierre n'est désormais plus le seul port qui compte en Martinique.

Ce déclin relatif est également provoqué par l'industrialisation de la production sucrière. Le déclin des habitations-sucrières au profit des usines, provoque la concentration des activités de transformation de la canne au sein de quelques centres de production. Par effet d'échelle, la production tend à être moins expédiée à Saint-Pierre avant son exportation et l'expédition directement depuis l'usine tend à être privilégiée. Le rôle d'entrepôt commercial de la ville est ainsi diminué. Le développement très important de la production de rhum à Saint-Pierre compense néanmoins ce phénomène.

La catastrophe du 8 mai 1902, en détruisant la ville et en emportant avec elle la majeure partie de sa population, met un terme à toutes les activités industrielles, commerciales et maritimes de Saint-Pierre.

La situation géographique privilégiée de Fort-de-France et son émergence commerciale dans la seconde moitié du XIXe siècle permettent à la ville de s'imposer dans la succession de Saint-Pierre. Les tentatives de mener une politique portuaire de grande ampleur par le recours à l'emprunt restent à Fort-de-France un échec. C'est donc avec des moyens limités et par des ajustements à la marge, que le port de Fort-de-France s'adapte à son nouveau statut de port commercial majeur de la Martinique. Malgré les destructions, l'île conserve les fondements de sa structure économique grâce à la préservation des usines sucrières. Après quelques années de marasme, l'activité de l'île reprend de la vigueur en 1905 avec la fin de la crise sucrière.

Au final, à l'image des conclusions d'auteurs comme Lucien-René Abenon⁵³⁶, Adeline de

⁵³⁶ L.-R. ABENON, *L'activité du port de Saint-Pierre...*, *op. cit.*, p. 137.

Reynal⁵³⁷ ou Christian Schnakenbourg⁵³⁸, la destruction de Saint-Pierre pousse brutalement à son terme des tendances lourdes qui s'observent en Martinique. C'est très certainement l'importance de sa société portuaire qui permet encore à Saint-Pierre, aux premières lueurs du XXe siècle, de demeurer une place portuaire majeure en Martinique. En effet au-delà de la diminution relative de son importance dans l'île, les effets de la révolution nautique permettent de douter de la capacité d'adaptation de son appareil portuaire dans les décennies à venir. Le site de Fort-de-France apparaît plus adapté au développement d'infrastructures et superstructures portuaires. C'est donc le poids des choix du passé qui apparaissent maintenir Saint-Pierre dans cette situation, que l'éruption de la Montagne Pelée vient bousculer. L'absence absolue de redéveloppement du site portuaire de Saint-Pierre après la catastrophe semble confirmer cette vision.

Si la catastrophe de la Montagne Pelée a des conséquences majeures sur l'organisation portuaire de la Martinique, ses effets sont beaucoup plus limités sur la structure de l'avant-pays de l'île. En ce domaine, il apparaît que c'est la réforme douanière du 11 janvier 1892 qui exerce l'influence la plus forte. En instaurant d'importantes barrières douanières, la Martinique vient à concentrer le flux de ses exportations vers la France métropolitaine. Ses relations commerciales avec les Etats-Unis, alors très importantes, connaissent une baisse considérable. Seules quelques exceptions à ce régime, visant à fournir à l'île des produits dont la Métropole manque, permettent à la Martinique de conserver un flux d'importation conséquent des Etats-Unis.

Plus largement cette réforme douanière tend également à diminuer l'importance de la Martinique dans l'économie des Antilles. Les échanges y apparaissent en effet moins nombreux. Cette situation se renforce à la destruction de la capacité de production de rhum de la Martinique, entraînée par la disparition de Saint-Pierre en 1902. Les îles de la région, aussi bien françaises qu'étrangères développent considérablement leur production de rhum et cessent d'exporter leurs mélasses en Martinique.

Malgré cette diminution des échanges de marchandises de la Martinique avec différents pays étrangers, l'île est de plus en plus reliée à un réseau maritime mondialisé à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle. Les évolutions dans les modalités d'utilisation de l'espace maritime avec le développement considérable de la navigation de ligne, permettent au territoire d'être relié avec de très nombreux pays étrangers. La poursuite du développement de la Compagnie Générale Transatlantique à Fort-de-France témoigne de cette situation.

Malgré les évolutions nautiques et commerciales qui rendent nécessaires à Fort-de-France l'amélioration du port, les projets portuaires successifs échouent jusqu'au déclenchement de la

⁵³⁷ A. REYNAL (de), *Le Mouillage, Port de Saint-Pierre de la Martinique...*, *op. cit.*, p. 9.

⁵³⁸ C. SCHNAKENBOURG, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin, *1902 et après...*, *op. cit.*, p. 35.

Première Guerre mondiale, qui met un terme aux études réalisées. Aucun projet d'importance pour l'amélioration du port n'est proposé pendant la guerre. Le gouverneur Georges Poulet déclare au Conseil général le 27 novembre 1914 : « on ne bâtit pas dans la tempête »⁵³⁹. La production en Martinique est bouleversée par la guerre. L'invasion des régions à betteraves en France métropolitaine, le besoin d'alcool pour les explosifs et les troupes en guerre, amènent la Martinique à considérablement augmenter sa production de sucre et de rhum qui deviennent des « industries de guerre »⁵⁴⁰.

La principale limite de cette recherche, qui a souhaité utiliser les méthodes quantitatives de manière non-négligeables, réside dans l'absence de données sérielles pour le commerce et la navigation sur la période étudiée. Les archives mises au jour n'ont pas permis d'analyser l'évolution des tendances sur plusieurs décennies à travers une seule source. C'est ainsi l'analyse de fractions d'archives de différentes périodes qui ont permis de dégager, par comparaison, des tendances de l'évolution de la situation en Martinique. Une source unique offrant des données sur une plus longue période aurait permis de mettre au jour avec plus de finesse ces changements.

Néanmoins cette recherche permet de compléter les travaux réalisés sur le port de Saint-Pierre par Lucien-René Abenon. En plus d'approfondir la connaissance de la ville portuaire à la fin du XIXe siècle par l'exploitation de nouvelles sources, ce travail permet de prendre du recul sur cette cité par rapport aux autres ports de la Martinique. Tout particulièrement, l'étude du développement commercial progressif de Fort-de-France dans la seconde moitié du XIXe siècle, puis son affirmation au lendemain de la destruction de Saint-Pierre constitue la principale portée novatrice de cette étude.

La compréhension de ce renversement portuaire entre Saint-Pierre et Fort-de-France constitue une clé de lecture fondamentale pour saisir l'importance actuelle du port de Fort-de-France en Martinique.

⁵³⁹ DCGM, session ordinaire de novembre 1914, 1ère séance du 27 novembre 1914, p. 2.

⁵⁴⁰ G. JOSA, *Les industries du sucre et du rhum à la Martinique...*, op. cit., p. 153.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

I. SOURCES MANUSCRITES

Archives nationales d'outre-mer

Fonds ministériels

Série géographique - Martinique

C93 D785 Lettre du gouverneur de la Martinique au sous-secrétaire d'État des Colonies, 10 mars 1892.

Comité des travaux publics des colonies

4TP14 Examen du projet de construction d'un wharf métallique à Fort-de-France. Registre n°14, séance du 3 juillet 1911.

Examen de projets divers d'adduction d'eau et d'assainissement à la Martinique. Registre n°14, séance du 3 juillet 1911.

Discussion du projet d'allongement de la forme de radoub de Fort-de-France. Registre n°14, séance du 10 juillet 1911.

Fonds privés

Archives du Galion

118AQ361 Coupure de presse, journal inconnu, est. 1905.

118AQ384 Société Française de navigation et de transports de la Guyane. Bilan exercice 1912. Paris, 25 septembre 1913.

Service Historique de la Défense – Archives centrales de la Marine

Fonds moderne

Série BB – Service général

Sous-série BB4 – Campagnes

1376 Direction des Colonies. État de la défense de la Martinique. 19 juin 1877.

1378 Direction du Matériel. Exposé du programme général des travaux de fortification projetés aux colonies. Rapport du 4 février 1882.

1398 Contre-amiral commandant la Division navale des Antilles au ministres de la Marine et des Colonies. Rôle que pourrait jouer la Division navale des Antilles en cas de guerre. Lettre des commandants à la mer. Croiseur *Le Miverne*. 25 mars 1884.

Archives départementales de la Martinique

Sous-série 1Mi, microfilms de complément issus de la série géographique Martinique des ANOM

- 1Mi 1285 Carton 5, dossier 59. Affaires économiques.
Rapports du Gouverneur sur la situation économique. 1887-1888.
- 1 Mi 1287 Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes.
Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.
- 1Mi 1331 Carton 67, dossier 545. Ports.
Bassin de radoub de Fort-de-France. Délibérations du Conseil Privé. 1854.
Plan du littoral depuis la Pointe-des-Nègres jusqu'au bassin. 1854.
- Carton 70, dossier 575. Ports.
Demande d'une drague à vapeur. 1889.
- 1Mi 1332 Carton 93, dossier 784. Ports et rades.
Lettre du gouverneur au ministre des Colonies. 1886.
- Carton 93, dossier 785. Ports et rades.
Notes sur les ports de Fort-de-France, Saint-Pierre, Pointe-à-Pitre, s.d.
- Carton 93, dossier 786. Ports et rades.
Rapport de l'inspecteur général Furiet sur le service du capitaine de port de Fort-de-France, projet de suppression de ce poste. 1899-1901.

Fonds du Gouvernement

Sous-série 10M

- 10M1609 Compagnie Générale Transatlantique. Grève suite à la suspension d'un ouvrier et meeting politique en faveur des ouvriers : correspondance, procès-verbaux et rapports de gendarmerie et de la police. 1908.
Grève des débardeurs et arrimeurs : correspondance, rapport du commissaire de police. 1911.

Sous-série 4N, Immeubles et biens immobiliers appartenant à la colonie

- 4N3333 Service des Douanes. Projet de construction de bâtiments à édifier sur le quai des Flamands. Projet de pavage de la portion de la place Bertin comprise entre la rue de la République et le bâtiment des Douanes. 1907-1932.
- 4N4619 Agrandissement du bassin de radoub. 1888.

Sous-série 10, Généralités et affaires intercommunales

- 104845 Fort-de-France : plan d'aménagement du Carénage (1916). Pan du Carénage (1879).
Baie de Fort-de-France (1827).

Sous-série 1S, Ponts et Chaussées

1S3491/A Travaux publics : port de Fort-de-France (1912).

Sous-série 4S, Mer, ports, transport maritime

4S10152 Aménagement du port de Fort-de-France. 1912.

Archives communales de Fort-de-France

Délibérations du Conseil municipal. 1900-1915 (incomplet).

Arrêtés municipaux. 1904-1907.

Bibliothèque municipale Victor Schœlcher (Fort-de-France)

385.52 MAR FA DUQUESNAY. Chemins de fer à voie étroite de la Martinique [avant-projet] : mémoire à l'appui. Partie II, Exposé des motifs pour la prise en considération. 1883, 19 p.

Fondation Clément

Fonds de l'usine du Petit-Bourg

Série B, Direction générale

Sous-série 1B, Affaires intérieures

1B1 Simon Hayot (frère d'Octave), 1884-1886.

Série E, Achats

Sous-série 2E, Fournitures

2E18 Reynal et Compagnie (Oscar) – Saint-Pierre : correspondance, commandes de planches, ciments, factures. 1881-1884, 1886, 1887.

Reynal (Georges) – Fort-de-France : correspondance, commandes de planches, factures. 1906.

Série F, Négociants et commissionnaires

Sous-série 1F, Négociants et commissionnaires

1F37 à 40 Plissonneau et Cie : (sucres, rhums, matériels, engrais, plants de cannes...) : correspondance, commandes, comptes de débours, lettres de change, factures, publicités... 1897-1915.

1F40 Plissonneau et Cie : idem : 1911-1915.

Série I, Vente de produits finis

Sous-série 2I, Vente

- 215 Bellonie (T.) puis T et Cie (commissionnaire à Saint-Pierre puis Fort-de-France), correspondance, contrats, factures... : 1898, 1899, 1905-1908.
Borde et ses fils (commissionnaire à Saint-Pierre) : 1895-1901.
- 2114 Pompignan – Raphaël de (commissionnaire à Saint-Pierre) : 1891, 1897-1899, 1901.

Série K, Transports et douanes

Sous-série 1K, Transport et douanes

- 1K1 Correspondance des capitaines de navires mouillés en baie de Génipa (avis de mise à disposition, demandes de chargement, accidents de manutention, ...), 1886-1908, 1910.
- 1K4 Compagnie Générale Transatlantique (contrats de fret rhums et sucres, factures, correspondance, horaires, locations de grue...), 1897, 1898, 1901, 1904, 1905, 1907, 1908, 1911-1915.
- 1K11 Union des Chargeurs Coloniaux, correspondance, proposition de fret, contrats, etc. 1900, 1903, 1904.

Collection French Lines

Délibérations du Conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique, 1887-1914.

- 1997 004 6168 Convention du 1er avril 1867 entre la colonie de Martinique et la Compagnie Générale Transatlantique, 12 p.
- Projet de construction d'un mur d'enceinte autour du terrain de la compagnie, 2 octobre 1900.
- Organisation des services de la Compagnie Générale Transatlantique aux Antilles, s.d. est. 1948, 7 p.

II. SOURCES IMPRIMEES

Sources parlementaires

BERANGER, Henry, MOREL, Jean-Baptiste, *Les intérêts de la France à l'ouverture du canal de Panama : discours au Sénat, séance du 26 mai 1913*, Paris, Imprimerie Dubois & Bauer, 1913, 92 p.

Administration coloniale centrale

« Martinique, le mouvement commercial pendant l'année 1913 », *Bulletin de l'Office colonial*, Ministère des Colonies, Office colonial, Imprimerie Administrative, 1914, pp. 273-284.

Navigation, Statistiques coloniales, Melun, Ministère des Colonies, Office colonial, Imprimerie Administrative, 1901-1908.

ROY, E. (dir.), « Saint-Pierre et Miquelon », dans *Notice sur les Colonies françaises en 1858*, t. 20, extrait de la *Revue coloniale*, Paris, Imprimerie administrative Paul Dupont, 1858, pp. 177-183.

ROY, E. (dir.), « Inscription maritime », dans *Notice sur les Colonies françaises en 1858*, t. 20, extrait de la *Revue coloniale*, Paris, Imprimerie administrative Paul Dupont, 1858, pp. 623-625.

Statistiques décennales du commerce des colonies françaises (1896-1905), Paris, Ministère des Colonies, Office colonial, Bureau des publications coloniales officielles, 1910.

Notices coloniales

CORBIN, Pierre, BANCHELIN, Sainte-Luce, GUIEYSSE, Marcel, JACOB, Léon, *Les colonies françaises d'Amérique, Saint-Pierre et Miquelon, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane*, Paris, Notre domaine colonial, 1924, 128p.

HENRIQUE, Louis (dir.), *Les colonies françaises, notices illustrées, la Martinique*, Maison Quantin, 1889, 100p.

Généralités

GARAUD, Louis, *Trois ans à la Martinique : études de mœurs, paysages et croquis, profils et portraits*, Paris, A. Picard et Kaan, 1892.

HUCHARD, Robert, *Les Antilles, hommes et choses*, Paris, Librairie Académiques Perrin, 1906.

LAFCADIO, Hearn, *Esquisses martiniquaises*, Paris, Mercure de France, traduit de l'anglais par Marc Logé, 5e éd., 1924, 268 p.

– , *Un voyage d'été aux tropiques*, Paris, Mercure de France, traduit de l'anglais par Marc Logé, 4e éd., 1931.

Administration coloniale martiniquaise

Annuaire de la Martinique, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1897, 1908, 1910, 1913, 1931.

Budget de la Martinique, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1892-1917.

Commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France, première séance, du 12 octobre 1886, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1886, 18 p.

Délibérations du Conseil général de la Martinique, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1892-1914.

Structure de l'économie martiniquaise

AUBE, Théophile, *La Martinique, son présent et son avenir*, Paris, Berget-Levrault et Cie, 1882, 116 p.

CHEMIN-DUPONTES, Paul, *Les petites Antilles : étude sur leur évolution économique*, Paris, E. Guilmoto, 1909, 362p.

CONSEIL, L. B., *La question de la pêche industrielle à la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1926, 38 p.

JOSA, Guy, *Les industries du sucre et du rhum à la Martinique (1639-1931)*, Paris, Les Presses Modernes, 1931, 186 p.

LE PELLETIER DE SAINT-REMY, Romuald, *Le questionnaire de la question des sucres*, Paris, Guillaumin, 1877, 267 p.

PAULIN, Honoré, *L'outillage économique des colonies françaises*, Paris, Emile-Larose, 1913, 207 p.

VIGNON, Louis, *Les colonies françaises, leur situation économique, leur utilité pour la métropole et leur avenir*, Paris, Guillaumin et Cie, 1886, 250p.

Fort-de-France

[Anon.], « L'avenir de la Martinique : autour d'une ville commerciale », *Bulletin trimestriel de la Société de Géographie de l'Est*, 1er trimestre 1903, pp. 44-53.

[Anon.], « L'avenir de la Martinique : autour d'une ville commerciale (suite) », *Bulletin trimestriel de la Société de Géographie de l'Est*, 2e trimestre 1903, pp. 146-158.

JANIN, R. P. J., *La ville et la paroisse de Fort-de-France : trois siècles d'une ville coloniale française (1638 à 1924)*, Avignon, Aubanel Frères, 1924.

SEVERE, Victor, *Compte-rendu du mandat municipal de 1900 à 1925*, Imprimerie Deslandes, Fort-de-France, 1925, 20p.

Chemins de fer en Martinique

PROSZYNSKI, B., *Chemins de fer à la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1880, 96 p.

Annuaire du commerce

GRENET, Paul, *Répertoire général du commerce national et international*, Paris, Répertoire général du commerce, est. 1904, 1059 p.

MARCHAL, C., *Tarifs des douanes (France, Colonies, Pays du Protectorat) et Annuaire du commerce des colonies*, Paris, Challamel et Cie, 1889, 406 p.

Compagnies maritimes

MERSON, Ernest, *Les paquebots transatlantiques des Antilles, fêtes d'inauguration les 12, 13 et 14 avril 1862*, Paris, Dentu, 63 p.

Instructions et cartes nautiques

MONNIER, M.-P., *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un mémoire sur les opérations hydrologiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, Paris, Imprimerie Royale, 1828, 182 p.

Plan de la rade et de la ville de St-Pierre (Ile de la Martinique), par l'ingénieur hydrographe de la Marine M. Monnier, levé en 1825 et à jour de ses corrections en 1882, www.data.shom.fr, 31 août 2017.

Plan de la baie du Fort-de-France (Ile de la Martinique), par l'ingénieur hydrographe de la Marine M. Monnier, levé en 1824 et à jour de ses corrections en 1882, www.data.shom.fr, 31 août 2017.

Journaux martiniquais

Les Antilles, 1900.

La France coloniale, 1907-1908.

L'Opinion, 1903.

Le Prolétaire, 1904-1906.

L'Union Sociale, 1907-1908.

III. SOURCES ICONOGRAPHIQUES

Archives nationales d'outre-mer

Base Ulysse

- 8Fi48/9 Embarquement de marchandises sur le front de mer de Saint-Pierre (~1900)
- 8Fi48/95 Rivage de Sainte-Marie (~1900)
- 8Fi73/4 Bassin de l'arsenal de Fort-de-France (~1903)
- 8Fi73/7 Le front de mer de Fort-de-France (~1905)
- 8Fi73/21 Vue sur la Trinité et sa baie (~1903)
- 8Fi395/24 Vue sur le centre-ville de Fort-de-France et la baie des Flamands (~1893)
- 8Fi 395/28 Le bassin de radoub et le fort Saint-Louis à Fort-de-France (~1891)
- 8Fi395/72 Darse de la Compagnie Générale Transatlantique de Fort-de-France (~1891)
- 8Fi395/81 Saint-Pierre après le cyclone du 18 août 1891

IV. BIBLIOGRAPHIE

Bibliographies, inventaires et aides à la recherche

BEGOT, Danielle *et al.*, *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise : Guadeloupe, Martinique, Saint-Domingue, Guyane, XVIIe-XXIe siècle*, Paris, Académie des sciences d'outre-mer, 2011, 2 vol., 968 p.

CHAULEAU, Liliane, *Guide des archives de la Martinique*, Fort-de-France, Archives départementales, 1978, 68 p.

GAZIN, Jacques, *Éléments de bibliographie générale, méthodique et historique de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie antillaise, 1926, 348 p.

LECONTE, Bénédicte, *Inventaire des archives de l'usine du Petit-Bourg*, Fondation Clément, 1995, 59 p.

PIERREL, Nicolas, *La représentation du bourg martiniquais à travers la carte postale ancienne (1900-1946)*, mémoire de master, université des Antilles et de la Guyane, Campus de Schoelcher, dir. D. Bégot, 2011, 148 p.

TAFFIN, Dominique (dir.), *Le pays du volcan, sources de l'histoire de Saint-Pierre de la Martinique et de sa région : XVIIe-XXe siècles*, Fort-de-France, Archives départementales de la Martinique, 2006.

TRAMOND, Joanès *et al.*, *Bibliographie d'histoire coloniale (1900-1930)*, Paris, Larose, 1930, 639 p.

Histoire et géographie maritime

COUTEAU-BEGARIE, Hervé, *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997, 114 p.

FREMONT, Antoine, « L'espace maritime et marchand : pour une problématique », dans *Espace géographique*, tome 25, n°3, 1996, pp. 203-213.

MARCADON, Jacques, « Le concept d'avant-pays marin : approche méthodologique », dans J. Charlier (dir.), *Ports et mers, Mélanges maritimes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, 1986, pp. 47-57.

MARNOT, Bruno (dir.), KLEIN, Jean-François, *Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVIe-XXe siècle*, coll. « Enquêtes et documents », Paris, Presses Universitaires de Rennes, 2015, 172 p.

MARNOT, Bruno, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », dans *Histoire, économie et société*, n°3, 1999, pp. 643-658.

– , « Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIXe siècle », *Flux* 2005/1 (n° 59), p. 10-21.

– , « L'action des chambres de commerce dans la politique des ports en France au tournant des XIXe-XXe siècles », dans D. Barjot, O. Dard, J. Garrigues, D. Musiedlak, E. Anceau (dir.), *Industrie et politique en Europe occidentale et aux Etats-Unis (XIXe-XXe siècles)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006, pp. 193-208.

– , *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, 592 p.

– , *La mondialisation au XIXème siècle, 1850-1914*, Saint-Just-Pendue, Armand Colin, 2012, 288 p.

– , « Les ports français et la mondialisation au XIXe siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux », *Monde(s)* 2014/2 (N° 6), p. 195-222.

– , *Les villes portuaires maritimes en France XIXe – XXIe siècle*, Armand Colin, Paris, 2015, 240 p.

PETRE-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les négocees maritimes français : XVIIe-XXe siècle*, Belin, 1997, 240 p.

– , « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ? », dans *Histoire, économies et sociétés*, 2001, n°1, pp. 37-48.

VERGE-FRANCESHI, Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, coll. « Bouquins », Paris, Robert Laffont, 2002, 2 vol., 1600p.

VIGARIE, André, *Les Grands Ports de commerce de la Seine et au Rhin. Leur évolution devant l'industrialisation des arrières-pays*, Paris, SABRI, 1964, 714 p.

– , « Les ports maritimes et leur environnement économique et humain », dans A. Gamblin (dir.), *Les littoraux, espaces de vie*, Paris, SEDES, 1998, pp. 64-93.

Marine de guerre

OLIVIER-JEGAT, Edern, *Gestion et logistique des stations navales dans les Antilles de 1783 à 1789*, mémoire de master 2, Université de Bretagne-Sud Lorient, dir. S. Llinares, 2013, 211 p.

ROCHE, Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, t. 2, Chez l'auteur, 2005, 580 p.

TAILLEMITE, Étienne, « Le maréchal de Castries et les réformes de la Marine », *Chronique d'histoire maritime*, n°13, 1986, p.1.

Histoire environnementale

LOCHER, Fabien, QUENET, Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 2009/4 (n° 56-4), pp. 7-38.

MASSARD-GUILBAUD, Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine*, 2007/1 (n° 18), p.16.

QUENET, Grégory, « La catastrophe, un objet historique ? », *Hypothèses* 2000/1 (3), pp. 11-20.

– , *Qu'est-ce que l'histoire environnementale ?*, Paris, Champ Vallon, 2014, 304 p.

Sociétés coloniales

BARJOT, Dominique, FREMEAUX, Jacques (dir.), *Les sociétés coloniales à l'âge des Empires, des années 1850 aux années 1950*, Paris, Sedes, 2012, 400 p.

DECLETY, Lorraine, « Le ministère des Colonies », dans *Livraisons d'histoire de l'architecture*, n°8, 2e semestre 2004, pp. 23-29.

SURUN (dir.), Isabelle, *Les sociétés coloniales à l'âge des Empires (1850-1960)*, Paris, Atlante, 2012, 704 p.

Histoire générale de la Martinique

ADELAÏDE-MERLANDE, Jacques (dir.), *Histoire des communes Antilles-Guyane*, Pointe-à-Pitre, Pressplay, 1986, 6 vol.

– , *Histoire générale des Antilles et de la Guyane, des Précolombiens jusqu'à nos jours*, Paris, Editions Caribéennes, L'Harmattan, 1994, 330 p.

CHAULEAU, Lilianne, *Histoire antillaise, la Martinique et la Guadeloupe du XVIIIème siècle jusqu'à la fin du XIXème siècle, éléments d'histoire antillaise*, Pointe-à-Pitre, E. Desormeaux, 1973, 319 p.

DUMORET, Marcel, *La Martinique en ce temps-là : au pays du sucre*, Fort-de-France, Desormeaux, 172 p.

GRILLON, Alain, *La Martinique en ce temps-là*, Fort-de-France, Chaudet, 1981-1984, 5 vol.

MARTINEAU, Alfred, MAY, Louis-Philippe, *Trois siècles d'histoire antillaise. Martinique et Guadeloupe de 1635 à nos jours*, Paris, Société de l'Histoire des Colonies françaises, Librairie Leroux, 1935, 302 p.

REVERT, Eugène, *La Martinique : étude géographique et humaine*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1949, 559 p.

Économie martiniquaise

BLERALD, Alain-Philippe, « La polarisation du commerce des Iles-du-Vent à la Martinique et l'émergence de la bourgeoisie compradore de Saint-Pierre », dans R. Suvelor (dir.), *L'historial antillais*, t. 2, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 203-215.

– , *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique : du XVIIe siècle à nos jours*, Paris, Karthala, 1986, 336 p.

EADIE, Émile, *Éléments d'histoire des habitations de la Martinique du XVIIe au XXe siècle*, Fort-de-France, CDRP de Martinique, 2007.

LOUIS-JOSEPH, Christian, « Le commerce antillais de la France au XVIIIe siècle », dans R. Suvelor (dir.), *L'historial antillais*, t. 2, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 264-276.

– , « Le développement économique des îles », dans R. Suvelor (dir.), *L'historial antillais*, t. 2, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 283-291.

PETITJEAN-ROGET, Bernard, « Aperçu sur l'évolution économique de la Martinique au début du XX^{ème} siècle », dans R. Suvelor (dir.), *L'historial antillais*, t. 5, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 114-153.

–, « La question des sucres », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 395-420.

PETITJEAN-ROGET, Jacques, « Courants de migration et courants commerciaux vers la Martinique », *Annales des Antilles*, Bulletin de la Société d'Histoire de la Martinique, n°2, 1955, pp.17-65.

SAINT-CYR, Philippe, *Le régime juridique du commerce maritime aux Antilles*, Centre Universitaire des Antilles et de la Guyane, Groupe universitaire de recherches inter-Caraïbes, n°13, nov.-déc. 1973.

SCHNAKENBOURG, Christian, « Note sur l'histoire de l'usine du Galion (Martinique), 1865-1939 », *Revue économique du Sud-Ouest*, n°1, 1978, pp. 45-72.

TERREE-POTINO, Emmanuel, « Un contexte de crise », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 309-318.

Vie politique et institutions publiques

ADELAÏDE-MERLANDE, Jacques, « Historique de l'institution municipale des origines à la fin du XIXe siècle », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *Histoire des communes Antilles-Guyane*, vol. 1, Pointe-à-Pitre, Pressplay, 1986, pp. 5-24.

–, « Les institutions locales : la contestation des notables (1852-1870) », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 109-124.

BURAND, Albanie, *La vie politique à Saint-Pierre de la Martinique de 1848 à 1902*, Matoury, Ibis Rouge, 2002, 250 p.

TERREE-POTINO, Emmanuel, « Introduction : problèmes politiques et sociaux », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 303-306.

–, « L'élargissement de la vie politique », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 329-371.

–, « Le temps des grèves », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 373-394.

Le désastre de 1902

SCHNAKENBOURG, Christian, « Les conséquences économiques de la catastrophe », dans D. Taffin (dir.), *1902 et après (1902-1930)*, catalogue de l'exposition organisée par les Archives départementales juin-sept. 2002, Fort-de-France, 2002, pp. 27-36.

TAFFIN, Dominique, *1902 et après (1902-1930)*, catalogue de l'exposition organisée par les Archives départementale juin-sept. 2002, Fort-de-France, 2002, 104 p.

URSULET, Léo, *Le désastre de 1902 à la Martinique : l'éruption de la Montagne Pelée et ses conséquences*, Paris, L'Harmattan, 1997, 468 p.

Saint-Pierre

ABENON, Lucien-René, *L'activité du port de Saint-Pierre, Martinique, à la fin du XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 1996, 154 p.

ADELAÏDE-MERLANDE, Jacques, « Saint-Pierre : vie et mort d'une cité », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 433-445.

MARLIN-GODIER, Micheline, « Saint-Pierre », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *Histoire des communes Antilles-Guyane*, vol. 6, Pointe-à-Pitre, Pressplay, 1986, pp. 110-146.

REYNAL (de), Adeline, *Le Mouillage, Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècle d'histoire*, Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, Saint-Pierre, 1992, 128p.

URSULET, Léo (dir.), *Saint-Pierre : mythes et réalités de la cité créole disparue*, actes du colloque *Saint-Pierre : mythes et réalités de la cité créole disparue. La Martinique avant et après 1902* du Schoelcher, 21-23 mars 2002, Ibis rouge, 2004, 232 p.

Fort-de-France

ANDRIVON MILTON, Sabine, *La Martinique : base navale dans le rêve mexicain de Napoléon III (1862-1867)*, Chez l'auteur, 1996, 127 p.

CHAULEAU, Lilianne, « Fort-de-France », dans J. Adélaïde-Merlande (dir.), *L'historial antillais*, t. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, pp. 447-454.

CONTOUR, Solange, *Fort-de-France au début du siècle*, Paris, L'Harmattan, 1994, 223 p.

MARLIN-GODIER, Micheline, *Fort-de-France : 1884-1914*, Petit-Bourg, Ibis rouge, 2000, 267 p.

Compagnies de navigation

BARBANCE, Marthe, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, 429 p.

BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007, 840 p.

GODARD, Philippe, « Les débuts de la Transatlantique », dans *Le Mémorial Martiniquais*, t. 3, Nouméa, Société des Éditions du Mémorial, 1978, pp. 25-43.

JAFFRAY, Roger (dir.), *Les transports maritimes aux Antilles et en Guyane françaises depuis 1930*, Paris, L'Harmattan, 2009, 632 p.

ANNEXE I
EXPORTATIONS DE SUCRE ET DE RHUM DE LA MARTINIQUE (1880-1916)

Source : *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1931.

Année	Sucre (brut et d'usine)		Rhum et tafia	
	Quantité (kilo.)	Valeurs (fr.)	Quantité (litre)	Valeurs (fr.)
1880	38 592 221	19 791 534	8 041 353	3 720 485
1881	42 090 221	20 942 185	8 633 128	4 782 187
1882	47 887 527	23 189 710	11 600 690	5 522 439
1883	46 856 967	23 413 923	12 630 850	5 657 305
1884	49 370 054	17 185 670	17 624 760	6 357 522
1885	38 786 204	12 024 793	18 180 943	6 303 513
1886	30 199 464	10 561 108	17 660 876	5 979 226
1887	39 581 870	11 873 774	18 823 863	5 401 211
1888	39 434 171	15 284 331	14 896 109	5 068 001
1889	35 964 791	14 398 914	14 271 388	5 131 387
1890	33 597 501	12 110 749	16 909 514	7 567 529
1891	32 376 209	11 890 198	17 429 784	6 998 464
1892	19 528 124	7 443 863	19 021 307	7 039 451
1893	32 737 897	13 887 070	17 965 146	6 108 310
1894	36 936 569	13 135 708	16 726 014	5 125 012
1895	29 329 424	8 366 387	17 908 260	5 317 341
1896	34 429 548	11 370 223	17 505 885	5 637 510
1897	34 733 889	9 195 657	17 419 430	6 398 387
1898	31 469 122	10 524 863	15 007 051	7 122 093
1899	31 665 294	12 668 177	16 109 957	9 387 843
1900	33 766 705	13 519 216	15 566 057	9 027 695
1901	39 718 590	15 723 410	14 447 964	4 229 873
1902	39 529 624	/	9 096 737	/
1903	29 035 622	9 159 666	8 851 365	3 114 890
1904	23 938 605	7 408 872	6 860 344	2 433 850
1905	30 186 643	11 691 804	9 155 104	3 415 866
1906	42 288 021	10 951 951	11 315 419	4 856 960
1907	36 924 073	9 495 474	12 796 536	5 747 802
1908	35 936 491	10 759 320	12 166 511	6 404 351
1909	37 979 113	11 547 868	15 135 512	7 569 528
1910	39 955 740	16 247 782	15 121 717	7 348 767
1911	35 472 976	12 128 589	13 425 083	6 716 230
1912	39 558 878	19 332 282	14 101 427	7 519 066
1913	40 162 322	12 332 060	18 823 016	12 003 095
1914	39 035 225	38 936 652	21 470 810	13 164 959
1915	22 785 695	/	24 172 791	15 050 871
1916	34 443 454	26 648 204	23 655 506	28 616 310

ANNEXE II

ESTIMATION DU NOMBRE D'ENTREES DE NAVIRES REPARTIE PAR VILLE 1897-1899

Source : ADM, 1 Mi 1287. Carton 24, dossiers 204 à 207. Douanes. Rapports trimestriels du service des douanes. 1896-1899.

Cette série statistique est construite à l'issue du constat du manque de sources relatives à la répartition du trafic entre les ports de la Martinique. Ces données sont essentielles pour comprendre l'importance de chacun d'entre eux ainsi que leurs rôles dans l'activité maritime.

Dans cette archive, les rapports trimestriels de la douane sont incomplets. Ainsi les trimestres 1 et 2 de l'année 1896 sont absents. Par ailleurs, seul le quatrième trimestre de 1896 ainsi que le premier trimestre de 1897 font état du trafic maritime de chaque port de la colonie. De toutes nos recherches sur la période antérieure de deux décennies à 1902, ce sont les deux seules plages de temps où un document produit par l'administration fait mention du trafic de la navigation en isolant chaque ville de la colonie.

Devant l'intérêt important représenté par cette archive, et malgré ses lacunes et la faible période qu'elle couvre, nous avons tenté une estimation de la navigation par ville en cherchant la corrélation entre le trafic maritime et les taxes recouvrées par l'administration. Cette archive de la douane ne comprend le détail de la navigation par port que pour deux trimestres. Par contre elle comprend le détail des taxes perçues chaque trimestre sur plusieurs années pour chaque port. C'est à dire du troisième trimestre de 1896 au quatrième trimestre de 1899. A cela s'ajoute le total cumulé des mouvements de la navigation pour toute l'île, sans discrimination des ports.

Trois types de taxes sont exploitables en lien avec la navigation au niveau de la colonie : les droits de navigation, les taxes accessoires aux droits de navigation, ainsi que les droits municipaux d'amarrage, de quai et d'aiguade. Après étude de la réglementation et différentes tentatives de corrélation, en isolant ou en agglomérant, il apparaît que les droits de navigation présentent le plus d'intérêt pour une telle étude. Les droits de navigation relevés dans l'archive sont présentés sous la forme d'un nombre aggloméré, non aéré des différentes taxes qu'ils rassemblent. Ces droits se démembreront en réalité en cinq lignes : congé, passeport, permis de charger et décharger, droits sanitaires et francisation.

Ces droits de navigation présentent une corrélation importante avec le trafic entrant. Ce constat empirique sur les deux semestres où est disponible le détail précis du trafic par port permet de tester le modèle. Malgré les variations entre les trimestres inhérentes aux fluctuations de la navigation, le mouvement réel de la navigation et les taxes prélevées varient dans une même mesure. Il ne s'observe pas d'écart supérieur à 3% dans ces variations.

En raison de la faiblesse du nombre des entrées des ports de Trinité, du François et du

Marin, ainsi que du peu de taxes perçues, la corrélation statistique ne bénéficie plus de l'effet de masse pour ces ports. L'imprécision augmente considérablement à leur sujet. Néanmoins les données nous paraissent cohérentes à quelques navires près. Que le lecteur veuille bien nous excuser de cette imprécision dépendante de notre matériel d'archive.

Ainsi pour l'année 1897, le total des droits de navigation de Saint-Pierre pour les quatre trimestres lui donne 61,42% du total des droits perçues dans la colonie. Cette donnée rapportée au nombre de navires entrés dans la colonie, soit 61,42% de 631 entrées, permet d'estimer à 388 le nombre de navires entrés à Saint-Pierre pour 1897.

n.b. Les caractères droits correspondent aux données issues des archives, seuls les caractères en italiques relèvent de l'estimation réalisée. Les cases blanches indiquent l'absence de trafic.

		Droits de navigation perçus par ville					Nombre de navires entrés dans la colonie
		Saint-Pierre	Fort-de-France	Trinité	François	Marin	
1897	T1	4 414,40	2 391,13	360,83	303,27	286,85	187
	T2	4 577,90	1 574,77	620,94	128,88		186
	T3	2 339,79	1 879,84	66,64	6,00	17,20	144
	T4	3 184,60	1 087,98	261,73	127,50	6,00	114
	Annuel	14 516,69	6 933,72	1 310,14	565,65	310,05	631
	Total	23 636,25					
	%	61,42%	29,34%	5,54%	2,39%	1,31%	
	<i>Estimation du nombre de navires entrés par ville</i>	388	185	35	15	8	
1898	T1	2 685,27	2 137,46	323,10	6,00	72,55	119
	T2	3 443,06	1 362,73	292,12	65,65	47,36	163
	T3	2 469,11	2 492,11	98,45	6,00	53,76	135
	T4	3 534,36	1 834,49	274,98	92,04	6,00	136
	Annuel	12 131,80	7 826,79	988,65	169,69	179,67	553
	Total	21 296,60					
	%	56,97%	36,75%	4,64%	0,80%	0,84%	
	<i>Estimation du nombre de navires entrés par ville</i>	315	203	26	4	5	
1899	T1	3 741,98	2 822,54	206,49	129,61	69,72	151
	T2	3 978,86	1 921,05	470,39	5,00	72,78	201
	T3	2 656,52	1 262,81	164,36	20,26	11,00	123
	T4	2 709,89	2 113,24	152,51	102,80	94,33	158
	Annuel	13 087,25	8 119,64	993,75	257,67	247,83	633
	Total	22 706,14					
	%	57,64%	35,76%	4,38%	1,13%	1,09%	
	<i>Estimation du nombre de navires entrés par ville</i>	365	226	28	7	7	

ANNEXE III
MOUVEMENT DE LA NAVIGATION PAR PORT DE LA MARTINIQUE EN 1904

Source : *Navigation, Statistiques coloniales*, Melun, Office colonial, ministère des Colonies, Impr. administrative, 1904, p. 286-293.

		Provenance			Destination		
		France	Colonies	De l'étranger	France	Colonies	Vers l'étranger
Fort-de-France	Nombre navires	72	110	271	65	114	301
	Tonnage marchandises	35 925	2 729	51 449	42 828	3 829	27 916
	Valeur marchandises	7 823 959	664 893	6 077 260	7 966 379	458 628	1 207 777
Trinité	Nombre navires		9	9	12	2	5
	Tonnage marchandises		80	3 354	6 984		
	Valeur marchandises		4 833	299 740	2 048 149		52
Marin	Nombre navires	1	16		1	19	
	Tonnage marchandises		730		695	70	
	Valeur marchandises		59 893		171 473	12 067	
François	Nombre navires		2	3	6		
	Tonnage marchandises		17	242	2 825		
	Valeur marchandises		800	56 410	780 996		
Total	Nombre navires	73	137	283	84	135	306
	Tonnage marchandises	35 925	3 556	55 045	53 332	3 899	27 916
	Valeur marchandises	7 823 959	730 419	6 433 410	10 966 997	470 695	1 207 829

ANNEXE IV
MOUVEMENT DE LA NAVIGATION PAR PORT DE L'HEXAGONE ENTRE LA
MARTINIQUE ET LA METROPOLE EN 1903

Source : *Navigation, Statistiques coloniales*, Melun, Office colonial, ministère des Colonies, Impr. administrative, 1903, p. 116-121.

	Entrées	Sorties	Total
Bordeaux	18	25	43
Marseille	29	19	48
Saint-Nazaire	13	12	25
Havre	16	16	32
Nantes	7	22	29
Dunkerque	1		1
Total	84	94	178

ANNEXE V
PART DES PAVILLONS PAR PAYS DANS LES PORTS DE LA MARTINIQUE

1. Part des pavillons par pays dans le port de Saint-Pierre (1889-1897)

Source : D'après ABENON Lucien, *L'activité du port de Saint-Pierre, Martinique, à la fin du XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 91.

	1889	%	1890	%	1891	%	1892	%	1893	%	1894	%	1895	%	1896	%	1897	%
Anglais	163	52,4	205	57,4	258	54,0	267	57,7	178	49,4	192	44,2	193	52,9	183	51,0	162	40,9
Français	92	29,6	103	28,9	138	28,9	119	25,7	117	32,5	152	35,0	114	31,2	128	35,7	171	43,2
Américains	21	6,8	27	7,6	46	9,6	28	6,0	21	5,8	24	5,5	15	4,1	20	5,6	16	4,0
Italiens	4	1,3	3	0,8	5	1,0	8	1,7	9	2,5	16	3,7	15	4,1	11	3,1	25	6,3
Hollandais	15	4,8	9	2,5	17	3,6	25	5,4	22	6,1	36	8,3	17	4,7	9	2,5	11	2,8
Autrichiens	4	1,3	2	0,6	4	0,8	8	1,7	7	1,9	9	2,1	1	0,3	3	0,8	5	1,3
Russes	2	0,6		0,0		0,0	2	0,4	2	0,6	2	0,5	1	0,3	1	0,3	2	0,5
Allemands	2	0,6	4	1,1	6	1,3		0,0	1	0,3	1	0,2	4	1,1	1	0,3		0,0
Danois	6	1,9	3	0,8	3	0,6	6	1,3	3	0,8	2	0,5	5	1,4	3	0,8	4	1,0
Suédois	2	0,6	1	0,3	1	0,2		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Total	311		357		478		463		360		434		365		359		396	

2. Part des pavillons dans les ports de la Martinique (1904)

Source : *Navigation, Statistiques coloniales*, Melun, Office colonial, ministère des Colonies, Imprimerie administrative, 1904, p. 285.

	Entrées	Sorties	Total
Français	228	236	464
Anglais	187	187	374
Italien	35	41	76
Norvégien	12	14	26
Américain	11	9	20
Hollandais	7	6	13
Danois	5	5	10
Russe	4	3	7
Suédois	3	3	6
Autrichien	1	1	2
Total	493	505	998

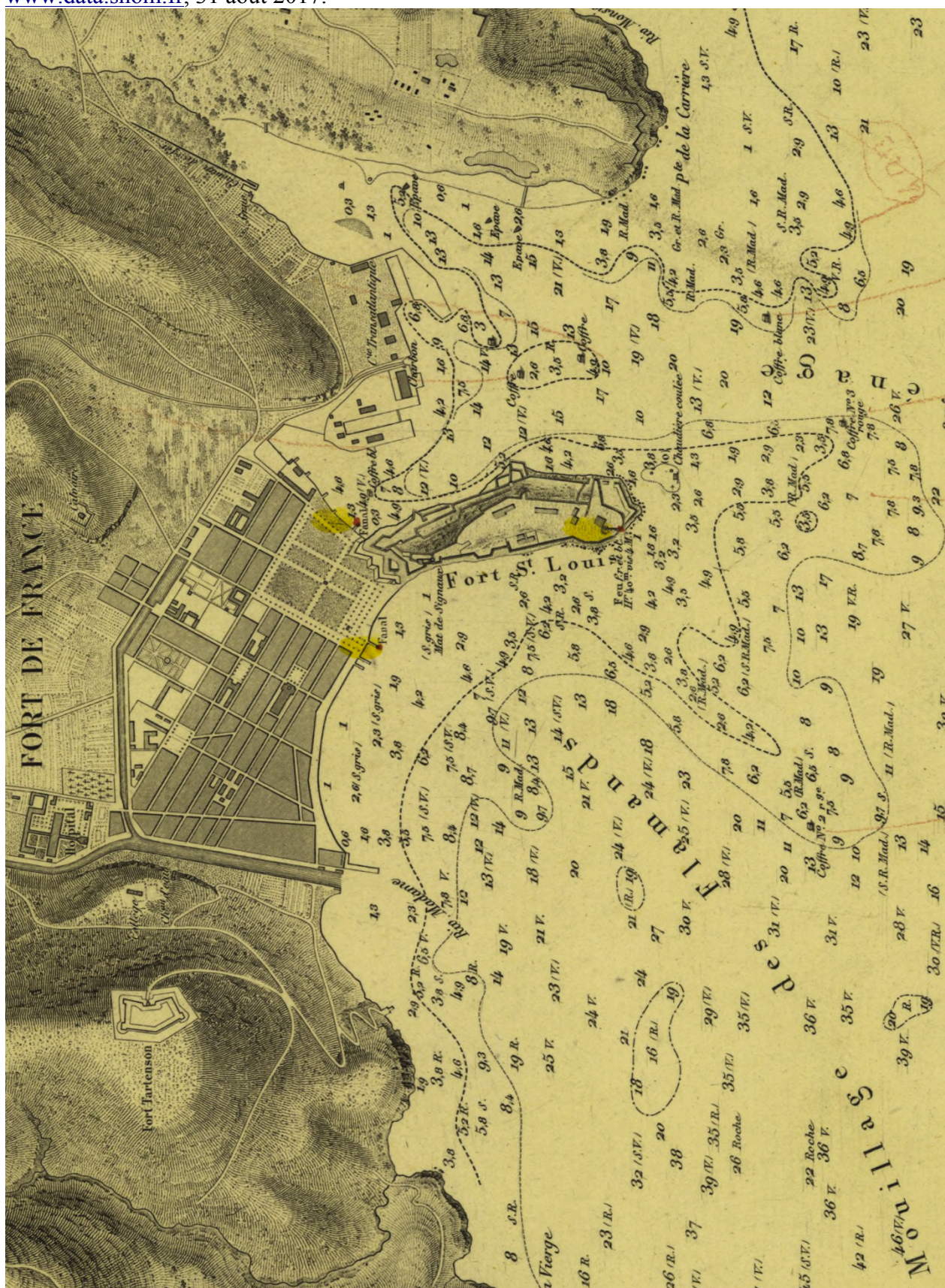
ANNEXE VI
PLAN DE LA RADE ET DE LA VILLE DE SAINT-PIERRE (1882)

Source : Extrait de *Plan de la rade et de la ville de St-Pierre (Ile de la Martinique)*, par l'ingénieur hydrographe de la Marine M. Monnier, levé en 1825 et à jour de ses corrections en 1882, www.data.shom.fr, 31 août 2017.



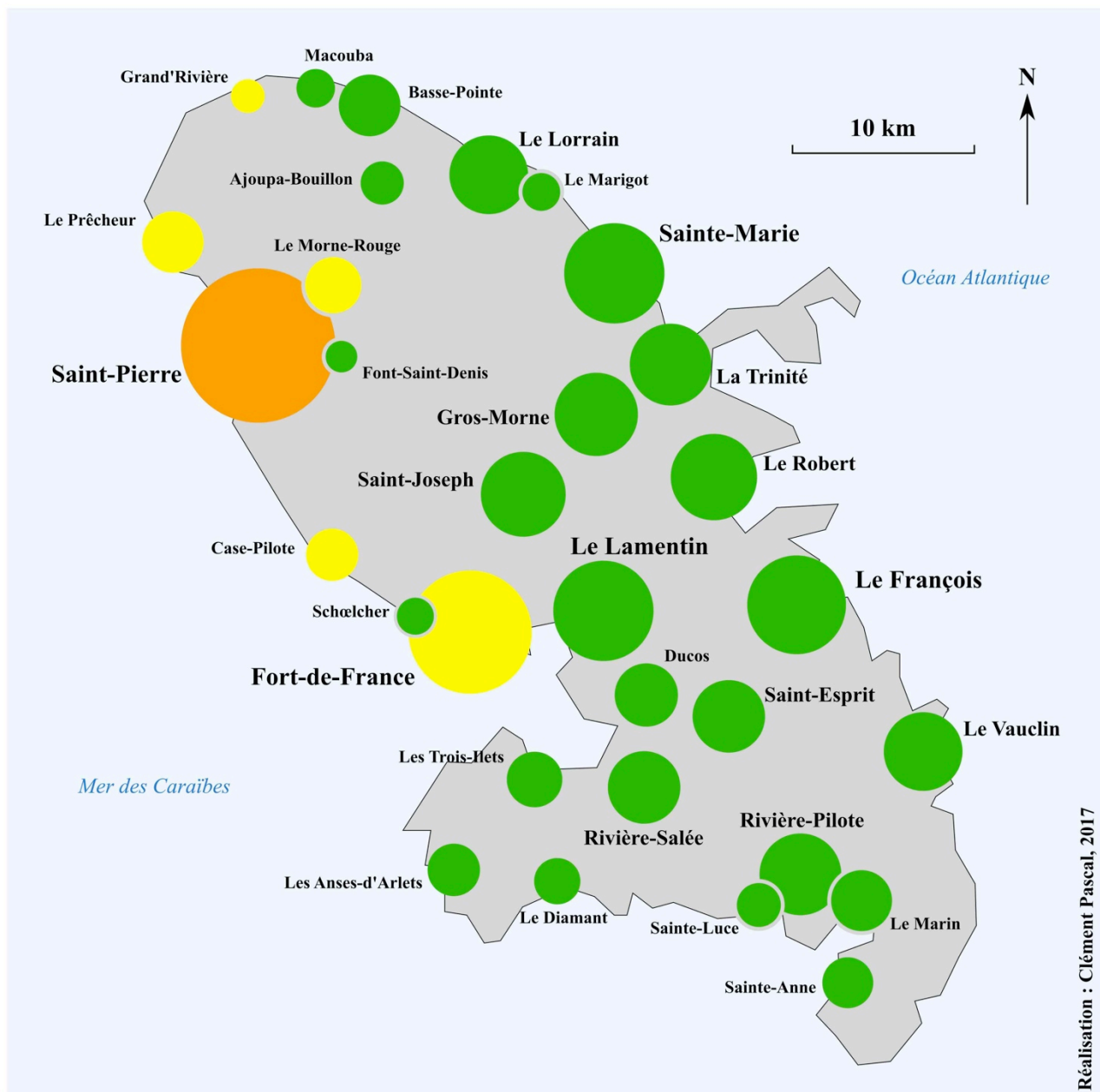
ANNEXE VII
 PLAN DE FORT-DE-FRANCE (1882)

Source : Extrait de *Plan de la baie du Fort-de-France (Ile de la Martinique)*, par l'ingénieur hydrographe de la Marine M. Monnier, levé en 1824 et à jour de ses corrections en 1882, www.data.shom.fr, 31 août 2017.

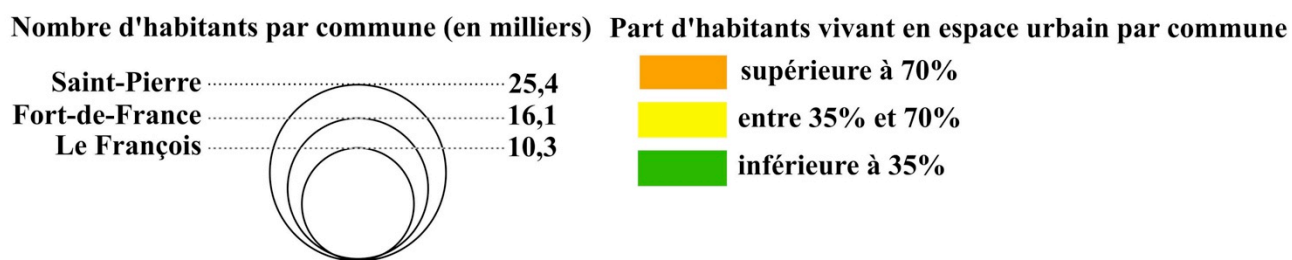


ANNEXE VIII
REPARTITION DES HABITANTS DE LA MARTINIQUE PAR COMMUNE (1894)

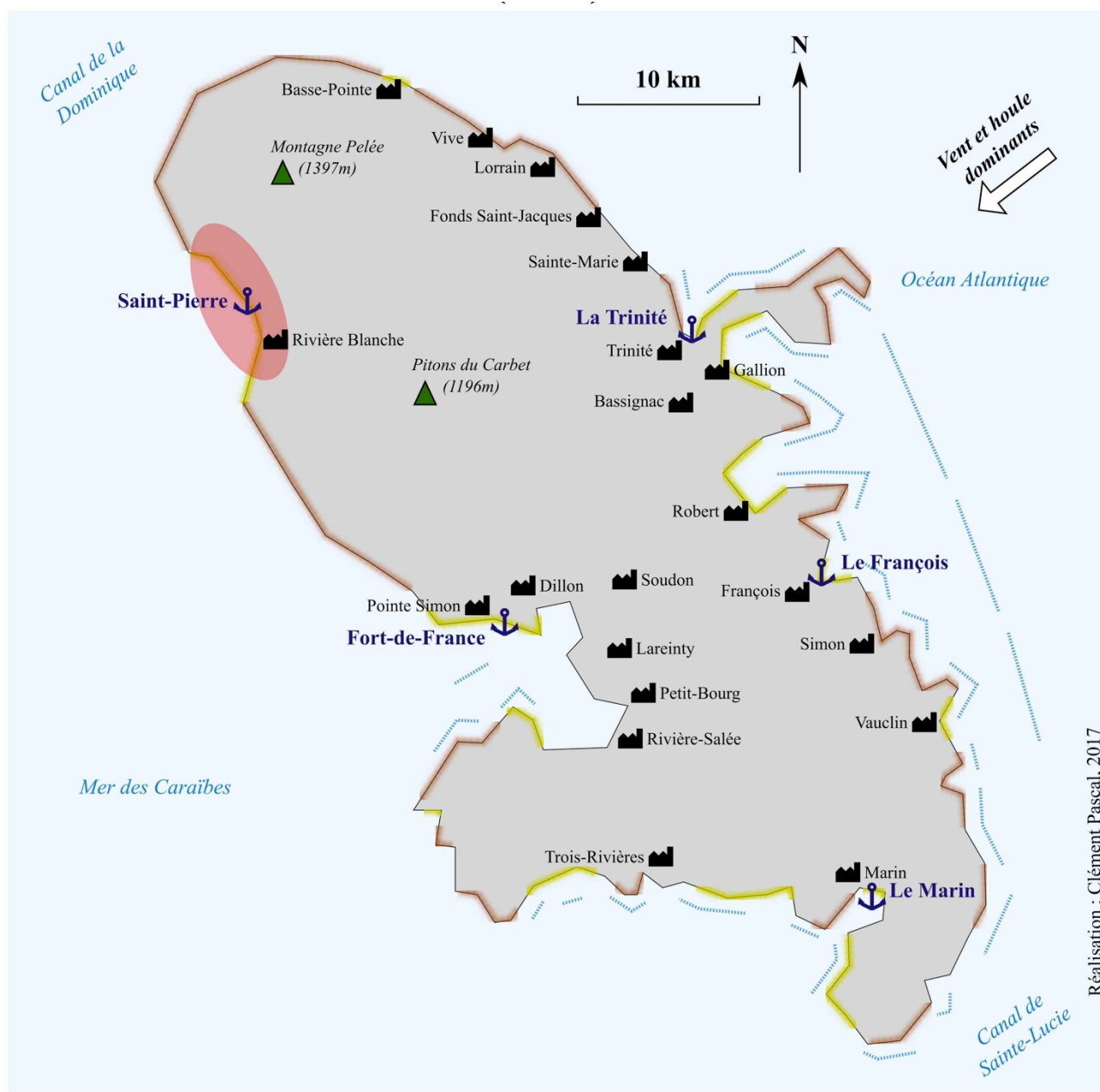
Source : D'après le recensement du 15 janvier 1894, *Annuaire de la Martinique*, Fort-de-France, Imprimerie du Gouvernement, 1897, p. 619.



Réalisation : Clément Pascal, 2017



ANNEXE IX STRUCTURATION ET CONTRAINTES NATURELLES DE LA MARTINIQUE (1890)



Réalisation : Clément Pascal, 2017

Contraintes naturelles

-  Récifs coralliens
-  Falaises
-  Plages
-  Montagnes

Structure économique




-  Usines à sucre
-  Principale zone de production de rhum
-  Ports

TABLE DES DOCUMENTS

TABLEAUX

1. Répartition sommaire des travailleurs par types d'activités en 1895.....	25
2. Augmentation de la production sucrière mondiale de 1850 à 1907.....	27
3. Répartition des fonctionnaires par fonction et par localisation (1897).....	42
4. Moyenne du trafic entrant par port (1897-1899)	44
5. Moyenne d'exportation des différents pays producteurs de rhum (1890-1900).....	64
6. Matricules de l'Inscription maritime de la Martinique (1858)	66
7. Nombres d'embarcations immatriculées par l'Inscription maritime de la Martinique (1858)	67
8. Acteurs du commerce maritime martiniquais par nombre d'occurrences dans l'annuaire (1889)	70
9. Balance d'entrées et de sorties du commerce de la Martinique en valeur (1891-1896).....	80
10. Balance d'entrées et de sorties des mouvements de la navigation (1891-1896).....	82
11. Part de chaque colonie dans la moyenne quinquennale du commerce total des colonies françaises (1896-1900).....	86
12. Part des principales exportations de la Martinique sur les exportations totales de l'Empire (1896-1900).....	87
13. Répartition des fonctionnaires par fonction et par localisation (1908).....	145
14. Moyenne du trafic entrant et sortant par port (1904).....	146
15. Acteurs du commerce maritime par nombre d'occurrences dans l'annuaire (1913).....	149
16. Part des pavillons dans les ports de la Martinique (1904)	167
17. Avant-pays du commerce total en volume et en valeur de la Martinique (1904).....	173
18. Avant-pays du commerce total en valeur de la Martinique par aires géographiques (1904).....	176

GRAPHIQUES

1. Exportation de sucre de la Martinique (1880-1901).....	28
2. Exportation de rhum de la Martinique (1880-1901).....	63
3. Répartition du trafic maritime des villes en fonction de sa provenance (1895-1897).....	90
4. Répartition du trafic maritime des villes en fonction de sa destination (1895-1897).....	91
5. Répartition du trafic entrant de Saint-Pierre (1895-1897).....	91
6. Répartition du trafic sortant de Saint-Pierre (1895-1897).....	92

7. Répartition du trafic entrant de Fort-de-France (1895-1897)	93
8. Répartition du trafic sortant de Fort-de-France (1895-1897).....	93
9. Répartition du trafic entrant des ports secondaires – Trinité, François, Marin (1895-1897).....	94
10. Répartition du trafic sortant des ports secondaires – Trinité, François, Marin (1895-1897).....	94
11. Répartition trimestrielle de l’exportation des denrées du crû de Martinique (1896-1899).....	95
12. Répartition trimestrielle du trafic maritime entrant en Martinique (1896-1897).....	96
13. Exportation de rhum et de mélasse de la Martinique (1830-1900).....	99
14. Exportation de sucre de la Martinique (1900-1916).....	159
15. Exportation de rhum de la Martinique (1900-1916).....	162
16. Répartition géographique de la provenance des navires à l’arrivée en Martinique (1904)	165
17. Répartition géographique de la destination des navires au départ de la Martinique (1904).....	165
18. Répartition par port métropolitain du total du trafic maritime à l’entrée et à la sortie de la Martinique (1903)	166

PHOTOGRAPHIES

1. Rivage de Sainte-Marie (~1900).....	47
2. Saint-Pierre après le cyclone du 18 août 1891	53
3. Darse de la Compagnie Générale Transatlantique de Fort-de-France (~1891)	59
4. Embarquement de marchandises sur le front de mer de Saint-Pierre (~1900)	77
5. Bassin de l’arsenal de Fort-de-France (~1903).....	106
6. Vue sur le centre-ville de Fort-de-France et la baie des Flamands (~1893).....	111
7. Le bassin de radoub et le fort Saint-Louis à Fort-de-France (~1891).....	112
8. Vue sur la Trinité et sa baie (~1903).....	116
9. Le front de mer de Fort-de-France (~1905).....	157

PLAN

1. Darse de la Compagnie Générale Transatlantique (1900)	108
--	-----

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	5
INTRODUCTION	6
PARTIE 1 : LE ROLE CENTRAL DE SAINT-PIERRE EN MARTINIQUE DANS LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET MARITIMES A LA VEILLE DE SA DESTRUCTION (FIN XIXE SIECLE – 1902)	24
<i>I. La nécessité des liaisons maritimes littorales dans l'arrière-pays de Saint-Pierre</i>	<i>24</i>
A. <u>L'industrialisation de l'économie de la canne dans un contexte de crise sucrière</u>	24
1) Une population en majorité rurale et agricole	24
2) Un régime de monoculture frappé par la « grande crise sucrière »	26
3) L'industrialisation de l'appareil productif martiniquais.....	31
B. <u>Le cloisonnement terrestre de la Martinique</u>	34
1) Un relief et des approches maritimes contraignantes	34
2) Un réseau routier peu efficient.....	36
3) Un réseau ferré fragmenté et confiné aux usines centrales.....	37
C. <u>Le rôle de la mer comme espace de désenclavement de l'arrière-pays</u>	39
1) L'importance de Saint-Pierre comme port martiniquais	40
2) La complémentarité du transport côtier pour la circulation des personnes et des informations.....	44
3) La rôle fondamental de la mer dans le transport littoral des marchandises.....	46
4) La façade maritime non portuaire et son rôle de rupture de charge.....	50
5) La co-construction des pratiques maritimes avec les contraintes impliquées par l'environnement.....	52
<i>II. La place fondamentale du port de Saint-Pierre comme acteur du commerce et de la mer en Martinique</i>	<i>56</i>
A. <u>La perte de vitesse relative de Saint-Pierre dans les activités commerciales et maritimes</u>	57
1) L'impact de l'installation de la Compagnie Générale Transatlantique à Fort-de-France	57
2) Un rôle d'entrepôt commercial insulaire en diminution.....	60
3) L'industrialisation de la production du rhum.....	62

B. <u>La complexité de la société urbaine du port colonial de Saint-Pierre</u>	64
1) L'horizon maritime régional des gens de mer	65
2) La domination de la société portuaire pierrotine dans le commerce maritime de la Martinique	69
3) Les limites de l'action publique dans la gestion des affaires économico-maritime de Saint-Pierre	72
C. <u>L'organisation spatiale de la ville au service de la mer</u>	74
1) Une baie ouverte vers le large	74
2) L'organisation de la rupture de charge dans la baie	76
3) La concentration de l'activité commerciale et maritime dans le quartier du Mouillage.....	77
<i>III. La prédominance de Saint-Pierre dans les échanges avec un avant-pays en reconfiguration.....</i>	<i>79</i>
A. <u>L'inscription de la Martinique dans le commerce maritime mondial</u>	79
1) Des exportations marquées par le commerce du sucre et du rhum vers la Métropole	79
2) L'insertion dans un réseau maritime par le développement de la navigation de ligne	83
3) La marginalisation de la Martinique dans l'Empire	84
B. <u>Un port majeur dans les échanges avec l'avant-pays marqué par le caractère cyclique des exportations de l'île</u>	89
1) La prédominance de Saint-Pierre dans les liaisons maritimes avec l'avant-pays martiniquais	89
2) L'impact des cycles annuels de l'exportation sucrière sur la navigation	95
C. <u>Une emprise régionale en diminution</u>	97
1) La concentration du commerce sucrier vers la Métropole	97
2) La diminution de l'importation de mélasses pour la fabrication du rhum	98
LA CATASTROPHE DE LA MONTAGNE PELEE ET LA DESTRUCTION DE SAINT-PIERRE LE 8 MAI 1902	101
PARTIE 2 : L'EMERGENCE PUIS L'affirmation de Fort-de-France comme cœur maritime et économique de la Martinique (fin XIXe siècle - 1914)	104
<i>I. L'action difficile des pouvoirs publics au lendemain de la catastrophe.....</i>	<i>104</i>
A. <u>Le rôle maritime limité mais émergent de Fort-de-France à la veille de la catastrophe de 1902</u>	104
1) Le point d'appui des forces navales aux Antilles	105
2) Des fonctions maritimes portées par la Compagnie Générale Transatlantique	108
3) Un développement portuaire en accélération depuis le milieu du XIXe siècle	110
B. <u>L'émergence de grands projets portuaires autour de Fort-de-France</u>	115
1) Les atermoiements sur le choix du port commercial en remplacement de Saint-Pierre.....	115
2) La multiplication des grands projets de modernisation portuaire autour de Fort-de-France.....	117
3) L'influence de l'ouverture du canal de Panama dans les travaux portuaires à Fort-de-France.....	122

4) L'échec de la politique portuaire après la catastrophe de 1902.....	127
C. <u>L'adaptation locale aux nécessités du commerce face la concrétisation ratée des grands travaux</u>	131
1) Un port inadapté au lendemain de la catastrophe.....	131
2) L'adaptation à la marge de la colonie et de la municipalité de Fort-de-France pour faciliter le commerce	134
3) L'action limitée de la Chambre de commerce de Fort-de-France	136
<i>II. La restructuration des activités économiques et maritimes de la Martinique autour de Fort-de-France</i>	<i>138</i>
A. <u>Le maintien des fondamentaux de la structure économique de la Martinique</u>	139
1) Le coup d'arrêt à la production du rhum et des cultures secondaires.....	139
2) La production sucrière préservée de la catastrophe	141
3) La réorientation de l'hinterland de Saint-Pierre autour de Fort-de-France.....	142
B. <u>La redéveloppement de la société portuaire à Fort-de-France</u>	146
1) La reconstitution du négoce au lendemain de la catastrophe	146
2) Le développement d'une population ouvrière urbaine liée aux activités maritimes.....	150
C. <u>La réorganisation spatiale de Fort-de-France</u>	152
1) Les errements dans le choix d'un développement portuaire intrusif ou extensif	152
2) L'aménagement du front de mer de la baie des Flamands.....	154
<i>III. Le redéveloppement de l'activité économique avec un avant-pays persistant</i>	<i>158</i>
A. <u>L'amélioration de la situation économique facilite la relance de l'économie en Martinique</u>	158
1) La fin de la crise sucrière	159
2) Le redéveloppement de la production rhumière	160
B. <u>L'impact limité de la catastrophe de 1902 sur la composition de l'avant-pays</u>	162
1) La mutation du trafic maritime touchant la Martinique	163
2) Le dynamisme des lignes maritimes et la lutte du fret.....	168
3) Un avant-pays concentré entre les Etats-Unis et la France métropolitaine	172
CONCLUSION	178
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	181
I. SOURCES MANUSCRITES.....	181
II. SOURCES IMPRIMEES.....	184
III. SOURCES ICONOGRAPHIQUES.....	187
IV. BIBLIOGRAPHIE.....	188

<u>ANNEXE I</u>	
EXPORTATIONS DE SUCRE ET DE RHUM DE LA MARTINIQUE (1880-1916)	193
<u>ANNEXE II</u>	
ESTIMATION DU NOMBRE D'ENTREES DE NAVIRES REPARTIE PAR VILLE 1897-1899	194
<u>ANNEXE III</u>	
MOUVEMENT DE LA NAVIGATION PAR PORT DE LA MARTINIQUE EN 1904	197
<u>ANNEXE IV</u>	
MOUVEMENT DE LA NAVIGATION PAR PORT DE L'HEXAGONE ENTRE LA MARTINIQUE ET LA METROPOLE EN 1903.....	198
<u>ANNEXE V</u>	
PART DES PAVILLONS PAR PAYS DANS LES PORTS DE LA MARTINIQUE.....	199
<u>ANNEXE VI</u>	
PLAN DE LA RADE ET DE LA VILLE DE SAINT-PIERRE (1882).....	201
<u>ANNEXE VII</u>	
PLAN DE FORT-DE-FRANCE (1882)	202
<u>ANNEXE VIII</u>	
REPARTITION DES HABITANTS DE LA MARTINIQUE PAR COMMUNE (1894).....	203
<u>ANNEXE IX</u>	
STRUCTURATION ET CONTRAINTES NATURELLES DE LA MARTINIQUE (1890)	204
TABLE DES DOCUMENTS.....	205
TABLE DES MATIERES.....	207