

numéro

19

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les Amirautés en France et outre-mer
du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*

Varia. Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot – 979-10-231-1414-0



Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

Dossier. Introduction – 979-10-231-1396-9

Dossier. Éric Barré – 979-10-231-1397-6

Dossier. Mathias Tranchant & Sébastien Hamel – 979-10-231-1398-3

Dossier. Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares – 979-10-231-1399-0

Dossier. Gilbert Buti – 979-10-231-1400-3

Dossier. Alain Morgat – 979-10-231-1401-0

Dossier. Alan James – 979-10-231-1402-7

Dossier. André Zysberg – 979-10-231-1403-4

Dossier. Édouard Delobette – 979-10-231-1404-1

Dossier. Raymonde Litalien – 979-10-231-1405-8

Dossier. Jean Pierre Chrestien – 979-10-231-1406-5

Dossier. Jacques Peret & Thierry Sauzeau – 979-10-231-1418-8

Dossier. Gilbert Larguier – 979-10-231-1407-2

Dossier. Michel Aumont – 979-10-231-1408-9

Dossier. Sylvain Coindet – 979-10-231-1409-6

Dossier. Silvia Marzagalli & Christian Pfister-Langanay – 979-10-231-1410-2

Dossier. Christian Pfister-Langanay – 979-10-231-1411-9

Dossier. Thierry Sauzeau – 979-10-231-1412-6

Dossier. Christian Borde – 979-10-231-1413-3

Varia. Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot – 979-10-231-1414-0

Varia. Alain Blondy – 979-10-231-1415-7

Positions de thèses – 979-10-231-1416-4

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 19 • 2014/2

Les amirautés en France
et Outre-mer du Moyen Âge
au début du XIX^e siècle



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheurie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle) [n° 17]

Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations [n° 18]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	7
---------------------------	---

I. DOSSIER

LES AMIRAUTÉS EN FRANCE ET OUTRE-MER DU MOYEN ÂGE AU DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE

Introduction

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares	11
---	----

Notes sur l'Amirauté de France en Normandie au Moyen Âge

Éric Barré	21
------------------	----

Le déploiement de l'Amirauté de France à La Rochelle à la fin du Moyen Âge

Mathias Tranchant & Sébastien Hamel	33
---	----

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares	49
---	----

De l'amirauté de Provence aux amirautés provençales (XIII^e-XVIII^e siècle)

Gilbert Buti	77
--------------------	----

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

Alain Morgat	97
--------------------	----

Une époque sans amiral : les grands maîtres de la navigation, 1626-1669

Alan James	109
------------------	-----

La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'Amirauté de Honfleur au XVII^e siècle

André Zysberg	119
---------------------	-----

L'enquête des amirautés de 1665 en France à travers deux études de cas : le Bourg-d'Ault et Saint-Valéry-sur-Somme

Édouard Delobette	137
-------------------------	-----

L'amirauté de Guyenne à Bordeaux aux XVII^e et XVIII^e siècles : son implication dans le commerce canadien

Raymonde Litalien	147
-------------------------	-----

	Les sièges de l'amirauté en Nouvelle-France :	
	Bretons et Normands face à l'administration et à la justice maritimes	
	Jean-Pierre Chrestien (†)	159
	Les amirautés du Centre-Ouest aux Temps modernes	
	Jacques Pêret & Thierry Sauzeau	181
	Les amirautés du Languedoc et du Roussillon	
	Gilbert Larguier	201
	Le fonctionnement de l'amirauté de Granville et ses rapports avec l'armement maritime au XVIII ^e siècle	
	Michel Aumont	223
	Naufrages et accidents maritimes dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII ^e siècle	
	Sylvain Coindet	233
4	Les pratiques administratives des amirautés du XVIII ^e siècle, entre spécificité locale et uniformisation : L'exemple de la gestion des congés	
	Silvia Marzagalli & Christian Pfister-Langanay	259
	La vie maritime normande à travers les droits de l'Amirauté (1780-1791)	
	Christian Pfister-Langanay	281
	De l'amirauté à l'inscription maritime, « L'estran compliqué » de la Saintonge maritime (1760-1865)	
	Thierry Sauzeau	301
	L'héritage des amirautés et les nouvelles juridictions dans la première moitié du XIX ^e siècle	
	Christian Borde	321
	Bibliographie sur les amirautés et leur environnement	339

II

VARIA

	La première modernisation portuaire au Sénégal : le rôle fondateur de Dakar (1880-1939)	
	Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot	347
	Lampédouse aux XVIII ^e et XIX ^e siècles	
	Alain Blondy	371

III POSITIONS DE THÈSES

Résumé de mémoire original d'habilitation Thierry Sauzeau.....	393
Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence, Fin XVIII ^e -début XX ^e siècle Laurent Pavlidis	397
Mémoires et thèses d'histoire maritime soutenus en 2012 et 2013	401

IV COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne</i>	405
Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), <i>Fureur et cruauté des capitaines en mer</i>	407
Philippe Haudrère, <i>Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle</i>	408
Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), <i>Dictionnaire des corsaires et pirates</i>	410
Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, <i>Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire (1771-1794)</i>	412
Bruno Marnot, <i>Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX^e siècle</i>	413
Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, <i>Les Littoraux à l'heure du changement climatique</i>	419
Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), <i>Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation</i>	421

II

Varia

LA PREMIÈRE MODERNISATION PORTUAIRE AU SÉNÉGAL : LE RÔLE FONDATEUR DE DAKAR (1880-1939)

Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot
Université de Las Palmas de Gran Canaria & université de La Rochelle

Cet article se propose d'analyser le processus de modernisation des infrastructures dans le port de Dakar et la manière selon laquelle le modèle de gestion portuaire métropolitain s'est introduit dans un territoire colonial. Le port de Dakar, situé dans la presqu'île du Cap Vert, fut la principale infrastructure de transports du domaine colonial français en Afrique de l'Ouest, utilisé à la fois comme port d'escale et comme axe commercial pour toute l'Afrique occidentale française (AOF). Dès ses origines, en 1857, le port fut désigné comme une base logistique et militaire destinée à soutenir l'expansion française vers l'intérieur où se trouvaient des marchés en expansion disputés aux autres empires coloniaux. L'Empire français voulait alors élargir son aire d'influence régionale et Dakar représentait l'élément clé pour relier les ports métropolitains avec les colonies ouest-africaines et amoindrir dans le même temps la puissance régionale britannique. Au fil du temps, le développement du système de transports terrestres – chemin de fer du Haut Sénégal et Niger – a contribué à l'épanouissement du système économique colonial, favorisant du même coup l'extension de la domination politique et économique de la France. Le port de Dakar se trouva à la tête du système des transports sénégalais, position prédominante qui fut renforcée au début du xx^e siècle par l'application de la première réforme portuaire. En France, les premiers projets de modernisation portuaire apparurent au cours des années 1850 sous l'impulsion des transformations de la technologie des transports et de la croissance du commerce maritime à l'échelle mondiale¹. Cette première réforme eut toutefois un faible impact immédiat au Sénégal. Dans un premier temps, le principal facteur d'innovation fut la construction de la ligne Dakar-Saint-Louis entre

1 Bruno Marnot, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », *Histoire, économie et société*, n° 3, 1999, p. 648-652 ; *id.*, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation du xix^e siècle*, Paris, PUPS, 2011 ; *id.*, « L'Irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au xix^e siècle : les bifurcations d'une trajectoire d'innovation », *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, n° 23, 2012, p. 20-33.

1882 et 1885, qui relia les deux ports et permit le développement de Rufisque, considéré comme le port exportateur le plus important de la colonie jusque dans les années trente². En fait, il fallut attendre le développement des infrastructures portuaires pour assister à la mise en place de la réforme institutionnelle au cours de la première décennie du xx^e siècle. Alors commença un processus de structuration d'une administration portuaire civile qui fut consolidée au cours des années 1920.

Dans ce processus de mutations générales, l'interaction entre le port maritime, le chemin de fer – après 1885 –, les compagnies impériales et l'armée fut essentielle. La combinaison de ces différents agents de la colonisation a stimulé l'extension du système capitaliste et la réorganisation du système productif au Sénégal, avec une orientation croissante de l'économie vers le système du marché et du libre-échange³. L'une des conséquences en fut l'expansion des cultures d'exportation – principalement les arachides – qui ont dominé les structures socioéconomiques après la grande transformation économique régionale des années 1880-1910.

Dakar se caractérisa également par ses services portuaires et l'importation des matériaux de construction, d'armes à feu, de nourriture et de diverses marchandises. Cette fonction commerciale se renforça à partir de 1910, quand le port militaire et d'escale fut transformé en port commercial d'échelle régionale pour toute l'AOF. Sa situation géostratégique favorisa la structuration du système de transports développé entre 1882 et 1909 au Sénégal, formé principalement de liaisons ferroviaires reliant les ports maritimes vers l'intérieur, jusqu'à Tombouctou et Bamako. Ce schéma de transports extraverti a tout à la fois favorisé la croissance du commerce extérieur du Sénégal et mis également l'économie régionale dans une situation de dépendance majeure par rapport aux dynamiques extérieures⁴.

En outre, après 1910, et surtout pendant la décennie 1930, le port de Dakar s'est affirmé comme un grand port de commerce qui réorganisa l'activité commerciale de toute la colonie et un carrefour de premier ordre avec des indicateurs élevés pour les trafics d'importation et d'exportation⁵. Pendant ces deux décennies, le port et la ville ont vu leurs fonctions se multiplier – commerciales, financières, politiques, culturelles. Dakar s'affirma comme

2 Jacques Charpy, « Aux origines du port de Dakar », *Outre-Mers*, n° 370-371, 2011, p. 301-317.

3 Jean Debrie, « From colonization to national territories in continental West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network », *Journal of Transport Geography*, n° 18, 2010, p. 292-300.

4 *Id.*, « The West African port system: global insertion and regional particularities », *EchoGéo*, n° 20, 2012, revue en ligne : <http://echogeo.revues.org/13070>.

5 James Bird, *Seaports and Seaport Terminals*, London, Hutchinson University Library, 1971.

une métropole régionale qui attira des travailleurs de l'intérieur, entamant un processus de croissance démographique ininterrompu jusqu'à nos jours⁶.

Il s'agit donc d'analyser le processus des transformations portuaires de Dakar liées à la formidable croissance du « commerce légitime »⁷ entre 1880 et 1914, et de voir comment les exigences du commerce maritime ont influencé les autorités coloniales dans le développement du port et dans la mise en place d'une administration efficace, susceptible de s'adapter au modèle de rénovation portuaire métropolitain. En effet, à Dakar, la première réforme portuaire a comporté des éléments communs avec les grands établissements français, bien que les facteurs institutionnels locaux aient pesé dans l'adaptation d'un port qui était avant tout colonial. Deux grandes séquences de modernisation se sont situées dans le contexte de la première grande transformation du port. La première d'entre elles a pris place entre 1880 et 1910, quand fut développé le chemin de fer et que de grands travaux d'équipement ont transformé Dakar en un port d'escale doté de services compétitifs – livraison de charbon, avitaillement d'eau, compagnies de services logistiques et commerciaux à la navigation. Ce fut au cours de ces années-là que fut construit l'arsenal militaire (1898-1899) et que la baie fut protégée avec l'élargissement des deux jetées et le dragage des fonds. La deuxième vague de réformes eut lieu après la Grande Guerre, entre 1920 et 1936. Pendant ces années-là, l'activité commerciale du port fut en expansion, malgré l'interruption des années 1929 à 1934. Aux améliorations des infrastructures s'ajouta la réorganisation de l'administration portuaire, définitivement libre de toute sujétion militaire. La première partie de notre propos rappellera le contexte géographique du port de Dakar et son rôle stratégique au centre de la politique d'expansion française en Afrique occidentale. Elle analysera ainsi les premières transformations du port et ses liens avec les politiques métropolitaines de modernisation des infrastructures de transports. Le deuxième temps de cette étude consistera à étudier l'évolution du modèle administratif du port de Dakar et l'adaptation du modèle de gouvernance portuaire français au contexte local.

LE RÔLE DE DAKAR DANS LE SYSTÈME ÉCONOMIQUE COLONIAL ET LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS AU SÉNÉGAL

Le port de Dakar est un parfait exemple du fonctionnement et de l'évolution des ports maritimes coloniaux en Afrique occidentale. Ceux-ci constituaient

6 Assane Seck, *Dakar, métropole ouest-africaine*, Dakar, Institut français de l'Afrique noire, 1970.

7 Il s'agit du transport des travailleurs engagés provenant des colonies, qui s'est substitué au trafic des esclaves au cours du XIX^e siècle.

la porte d'entrée et de sortie des marchandises des territoires coloniaux et concentraient l'essentiel du commerce extérieur de ces pays. La politique protectionniste qui fut imposée aux colonies africaines comportait des caractéristiques communes aux différents territoires dans la région. L'une des plus significatives résida dans les faibles relations commerciales intérieures, lesquelles s'expliquent par le modèle général du contrôle des marchés des différentes colonies, qui compliquait les échanges et empêchait toute possibilité d'intégration régionale⁸. Par conséquent, ce système colonial, qui s'appuyait sur le protectionnisme des marchés régionaux⁹, supposait la mise en place d'un réseau de transports linéaire et extraverti qui reliait les régions productrices de l'intérieur aux ports d'embarquement atlantiques comme Dakar ou Rufisque. Ce type de configuration ne permettait pas l'intégration territoriale, de même qu'un développement durable des économies locales¹⁰. Néanmoins, les ports ouest-africains furent les éléments clé de l'introduction des territoires coloniaux dans les dynamiques économiques internationales¹¹.

Les structures économiques qui devaient être réalisées au Sénégal réservaient un rôle clé à Dakar. Quand la transition économique révéla l'incapacité des vieux ports de Saint-Louis et de Gorée à soutenir l'activité commerciale et maritime de la colonie, les autorités françaises imaginèrent son avenir économique dans la presqu'île de Cap Vert, là où se trouvaient les conditions idéales pour développer un port moderne destiné à desservir une navigation régionale en expansion¹². Le réseau de transport terrestre – essentiellement le chemin de fer – qui se développa dès 1882 avait pour but d'atteindre les régions du Niger et du Soudan, d'éviter l'escale de Saint-Louis, et de se substituer au commerce fluvial qui souffrait de problèmes logistiques et de retards, le tout se traduisant par des impacts négatifs sur les frets maritimes globaux dans l'ancienne capitale de la colonie¹³. En guise de réponse, des ingénieurs comme Émile Pinet-Laprade et d'autres administrateurs coloniaux planifièrent l'avenir économique de la colonie et de l'ensemble de l'AOF à travers le développement d'infrastructures portuaires

8 Antony G. Hopkins, « Economic Imperialism in West Africa: Lagos, 1880-1892 », *The Economic History Review*, t. 21, n° 3, 1968, p. 599.

9 Walter Rodney, *How Europe Underdeveloped Africa* [1971], Dakar, Pambazuuka Press, 2011.

10 Fatima Zora Mohammed-Chérif, César Ducruet, « Les Ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale », *M@ppemonde*, 2011, revue en ligne : <<http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art22203.html>>.

11 Le port de Lagos constitue un bel exemple de comparaison avec Dakar ; voir Ayodeji Oluokuju, *The Liverpool of West Africa*, New Jersey, Africa World Press, 2004.

12 Daniel Castillo Hidalgo, « Las puertas del Imperio: análisis del sistema portuario de Senegal, Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial (1839-1910) », *Economic History Research*, à paraître.

13 J. Charpy, *Dakar. Naissance d'une métropole*, Dakar, Les Portes du Large, 2007 ; *id.*, « Aux origines du port de Dakar », art. cit., p. 301-317.

dans la baie de Dakar¹⁴. Cependant, le port n'était pas la condition suffisante pour développer l'économie et améliorer l'exploitation systématique des ressources coloniales qui était l'objectif fondamental des colons¹⁵. Le système traditionnel des transports en Afrique occidentale utilisait donc les fleuves comme des voies commerciales permettant l'animation d'une forte activité d'échanges à bord de petites embarcations à voile ou à la rame. De plus, le trafic terrestre des caravanes, utilisant les chameaux, les bœufs, les chevaux ou les ânes, représentait le mode de transport et de mobilité entre les différentes régions¹⁶. Cependant, l'expansion du capitalisme industriel ravala ces modes de mobilité traditionnels longtemps prédominants dans une position secondaire. La révolution industrielle arriva ainsi au Sénégal sous la forme des chemins de fer qui bouleversèrent les structures productives à partir de 1885, quand la région du Cayor – actuelle région de Thiès – fut traversée par les voies ferrées pour relier Saint-Louis et Dakar. Ce fut un événement décisif parce que l'expansion des cultures d'exportation au Sénégal après 1885 exigea des aménagements portuaires à Dakar et Rufisque pour permettre l'exportation massive des productions locales vers les ports européens. Le chemin de fer permit aussi l'installation d'intermédiaires et d'agents des compagnies impériales le long des stations de la ligne où se pratiquait l'économie de traite, laquelle favorisa l'importation des marchandises industrielles françaises et provoqua *in fine* la reconfiguration des structures commerciales sénégalaises¹⁷. À propos des travaux de la ligne du Soudan, des rapporteurs britanniques indiquèrent d'ailleurs l'importance des infrastructures en cours de construction pour le futur développement de l'économie coloniale :

La population est la même et on attend avec confiance que, dans le cas du chemin de fer Dakar-Saint-Louis, les gens commenceront à cultiver les arachides dès que le rail fournira un moyen de les transporter (dans le cas du chemin de fer Dakar-Saint-Louis, le transport des arachides payant l'ensemble des dépenses d'exploitation, tout le reste sera bénéfique)¹⁸.

- 14 Asama Diouf, *Fondation du port de Dakar : acteurs et enjeux (1855-1918)*, thèse de doctorat en histoire, université du Havre, 2011.
- 15 Jacques Marseille, « La gauche, la droite et le fait colonial en France. Des années 1880 aux années 1960 », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 24, 1989, p. 19-21.
- 16 Hélène d'Almeida-Topor, Chantal Chanson-Jabeur et Monique Lakroum (dir.), *Les Transports en Afrique aux XIX^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- 17 Leonhard Marfaing, « L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du commerce africain, 1885-1930 », dans Boubacar Barry et Leonhard Harding (dir.), *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992, p. 309-346.
- 18 « *The population is the same, and it is confidently expected that as in the case of the Dakar-Saint-Louis Railway, the people will begin to cultivate ground-nuts as soon as the rail affords the means of transport (In the case of the Dakar-Saint-Louis Railway, the freight of ground-nut pays the whole of the working expenses everything else being profit)* » (Public Record Office [Kew][désormais PRO], Colonial Office, 879/86 : Rapport sur la construction des chemins de fer français en Afrique occidentale réalisé par Shelford & Son, mars 1905).

Toutefois, la politique de développement des infrastructures au Sénégal s'est concentrée sur le port de Dakar et sur la liaison avec le réseau ferroviaire en expansion. Par ailleurs, le port voisin de Rufisque, distant de Dakar d'une dizaine de kilomètres, commença à se développer à partir de 1880. Il devint le principal port d'exportation d'arachides, en liaison avec Kaolack, situé dans le Sine-Saloum, l'une des régions agricoles les plus riches du Sénégal. Les petits vapeurs et bateaux à voile transportaient la production d'arachides mais aussi le caoutchouc, la cire et d'autres produits destinés à l'exportation en provenance des ports du Sud – Sine-Saloum, Petite Côte, Gambie, Casamance et Guinée. Jusqu'au décollage commercial de Dakar après la première guerre mondiale, et face à la crise portuaire que subissaient Saint-Louis et Gorée, Rufisque occupa la première position comme port de transbordement des marchandises au Sénégal, mais en étant toujours lié à Dakar qui restait le port de services à la navigation¹⁹. Quand la première section de la ligne Dakar-Saint-Louis fut terminée en 1883, les villes de Dakar et de Rufisque furent reliées, si bien que la manutention d'arachides et d'autres marchandises commença à être réalisée en utilisant la voie ferrée. Cela provoqua une forte réduction des coûts et des taux de fret grâce à la progressive élimination de la rupture de charge et à l'optimisation des manœuvres de transbordement. L'autre ligne ferroviaire, qui reliait l'Atlantique et l'arrière-pays du Sénégal jusqu'à l'actuel Mali, fut terminée en 1909. Elle permit l'évacuation rapide des productions de tous genres et la domination réelle des marchés locaux par les pouvoirs coloniaux :

En additionnant les pertes et avaries, les frais de transbordement et du magasinage, l'entretien du personnel, et en ajoutant tout cela au prix du transport par voie fluviale, on arriverait aisément à un chiffre supérieur à celui qui résulterait du transport par voie ferrée. Avec les tarifs prévus, les marchandises auront intérêt à prendre la voie ferrée qui permettra de les transporter de Bordeaux à Bamako avec un seul transbordement à Dakar [...]. Un autre avantage du chemin de fer sera de mettre pendant toute l'année le Niger à quinze jours de la France. Le commerçant de Bamako pourra donc renouveler ses approvisionnements à son gré, et par suite faire rendre à ses capitaux un bénéfice beaucoup plus considérable qu'en les immobilisant d'un hivernage à l'autre²⁰.

19 D. Castillo Hidalgo et Adama Diouf, « Entre la centralité et la complémentarité : les systèmes et sous-systèmes portuaires en Afrique occidentale (1885-1914) », *La Recherche en histoire maritime : enjeux, objets et méthodes*, actes du colloque international du GIS d'histoire maritime, Nantes, 26-28 juin 2013, à paraître.

20 « Le Sénégal et le chemin de fer de Thiès à Kayes. La voie ferrée nécessaire au développement du Soudan », dans *À travers le monde*, Paris, Hachette, 1903, p. 277-278.

Dans une perspective historique, le processus de modernisation portuaire à Dakar a commencé depuis 1857, quand le gouvernement français accorda aux Messageries Impériales l'établissement d'une escale permanente à Gorée, sur les routes du Brésil et de l'Argentine²¹. Cependant, les difficultés techniques et financières à Gorée, les projets d'amélioration des infrastructures à Dakar et la concurrence de l'escale de Mindelo – Saint-Vincent – suspendit l'escale sénégalaise jusqu'en 1866, lorsque le port de Dakar commença à développer ses propres infrastructures avec la construction d'une jetée et le dragage des fonds marins²². Néanmoins, les premières réformes portuaires n'ont débuté que dans les années 1880, soit au même moment qu'en France, mais le véritable processus de transformation fut enclenché au cours de la période 1903-1910.

Les années 1880-1910 correspondent, par conséquent, à la première période des aménagements du port de Dakar, établis selon les nouveaux principes de rationalisation et d'optimisation des espaces portuaires, tels qu'ils apparurent alors dans les grands ports du monde occidental²³. Au cours de ces années-là, la baie de Dakar a été transformée en un port bien outillé, qui pouvait servir à la navigation française et internationale grâce à ses bonnes conditions naturelles et aux investissements réalisés par les institutions publiques. Les travaux d'amélioration dirigés par l'administration coloniale et la Marine se sont concentrés sur la construction de quais, de magasins et de dépôts, l'élargissement des jetées d'abri, les dragages, la réalisation d'un arsenal et d'un bassin de radoub, ainsi que l'introduction de liaisons multimodales avec le système Decauville qui était déjà mis en place à Rufisque. L'introduction des voies de quai représenta l'un des facteurs les plus importants d'accélération et d'optimisation des transbordements entre transports maritimes et acheminements terrestres²⁴.

Cependant, le système Decauville ne s'est véritablement développé à Dakar qu'entre 1904 et 1910, lorsque la ligne Dakar-Saint-Louis fut intégrée aux nouveaux quais commerciaux. En 1904, le gouvernement de l'AOF, dirigé par Ernest Roume, fut autorisé par Paris à contracter un emprunt de 65 millions de francs pour développer les infrastructures de transport dans les colonies

21 A. Diouf, *Fondation du port de Dakar...*, op. cit., p. 79-99.

22 J. Charpy, « Aux origines du port de Dakar », art. cit., p. 302-305 ; D. Castillo Hidalgo, « The Port of Dakar: Technological Evolution, Management and Commercial Activity (1857-1929) », dans Miguel Suárez Bosa (dir.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, 1857-1929*, Cambridge, Palgrave Macmillan, 2014, p. 90-111 ; sur la question de la concurrence avec les services portuaires régionaux d'escale, voir M. Suárez Bosa et L. G. Cabrera Armas, « La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914) », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 58, 2012, p. 363-414.

23 B. Marnot, « L'Irréversibilité dans l'équipement des grands ports... », art. cit., p. 22.

24 B. Marnot, « La politique des ports maritimes... », art. cit., p. 653.

ouest-africaines. Sur ce montant, le budget consacré aux travaux du port de Dakar atteignit 40 millions de francs. Le reste devait être investi dans les travaux du chemin de fer du Soudan, l'assainissement des colonies et différentes opérations de moindre importance en Côte-d'Ivoire. Les travaux du port furent attribués à deux sociétés spécialisées dans la construction des infrastructures portuaires, celle de Jammy et Galtier d'une part, l'entreprise Hersent d'autre part. Hersent était une des firmes françaises parmi les plus actives dans le domaine colonial. Elle participa aux travaux de construction de l'arsenal de Dakar après avoir réalisé les aménagements du port de Casablanca²⁵.

Les travaux de modernisation de Dakar se développèrent entre 1904 et 1910, date à laquelle la baie se trouva totalement transformée. La zone portuaire fut protégée par deux jetées et les fonds furent dragués pour atteindre un maximum de douze mètres par endroits, avec une profondeur moyenne de huit mètres, alors suffisante pour permettre l'évolution des grands navires. En plus de l'amélioration du tirant d'eau, il était indispensable d'aménager des quais modernes qui furent construits dans la zone sud du port. Les nouveaux quais devaient contribuer à augmenter l'activité commerciale du port. Enfin, l'ensemble de la zone portuaire fut réorganisé pour héberger les différentes superstructures comme les magasins, les dépôts charbonniers, les bureaux commerciaux, les services des douanes et du port, les ateliers, etc.²⁶ La **figure 1** montre l'état du port en 1910, au moment de l'achèvement des travaux et de l'essor de son activité commerciale.

L'inauguration du port de commerce en 1910 a provoqué la croissance de l'activité commerciale régionale et affirmé la progressive prépondérance de Dakar dans le système portuaire sénégalais. Malgré la crise commerciale régionale liée à la Première Guerre mondiale, les travaux d'équipement du port se sont poursuivis jusqu'à la crise de 1929, pour culminer en 1932, toujours dans le but d'adapter les infrastructures aux besoins de la navigation – augmentation du tonnage de jauge, introduction du mazout, progressive mécanisation, etc. Cette nouvelle phase de développement fut entamée dès la fin de la guerre, dans le cadre du projet de redressement économique voulu par le ministre socialiste des Colonies, Albert Sarraut. Ce projet avait pour but de renforcer l'économie métropolitaine grâce à une meilleure exploitation économique des colonies, complétée par une politique sociale en faveur des

25 M. Suárez Bosa et L. Maziane, « The Port of Casablanca in the First Stage of the Protectorate », dans Miguel Suárez Bosa (dir.), *Atlantic Ports...*, op. cit., p. 70-89 ; voir aussi Dominique Barjot, *La Grande Entreprise française de travaux publics, 1883-1974*, Paris, Economica, 2006.

26 Archives nationales de l'Outre-mer (désormais ANOM), Travaux publics (TP), dossier 21 : Comité des Travaux publics des Colonies (1898).

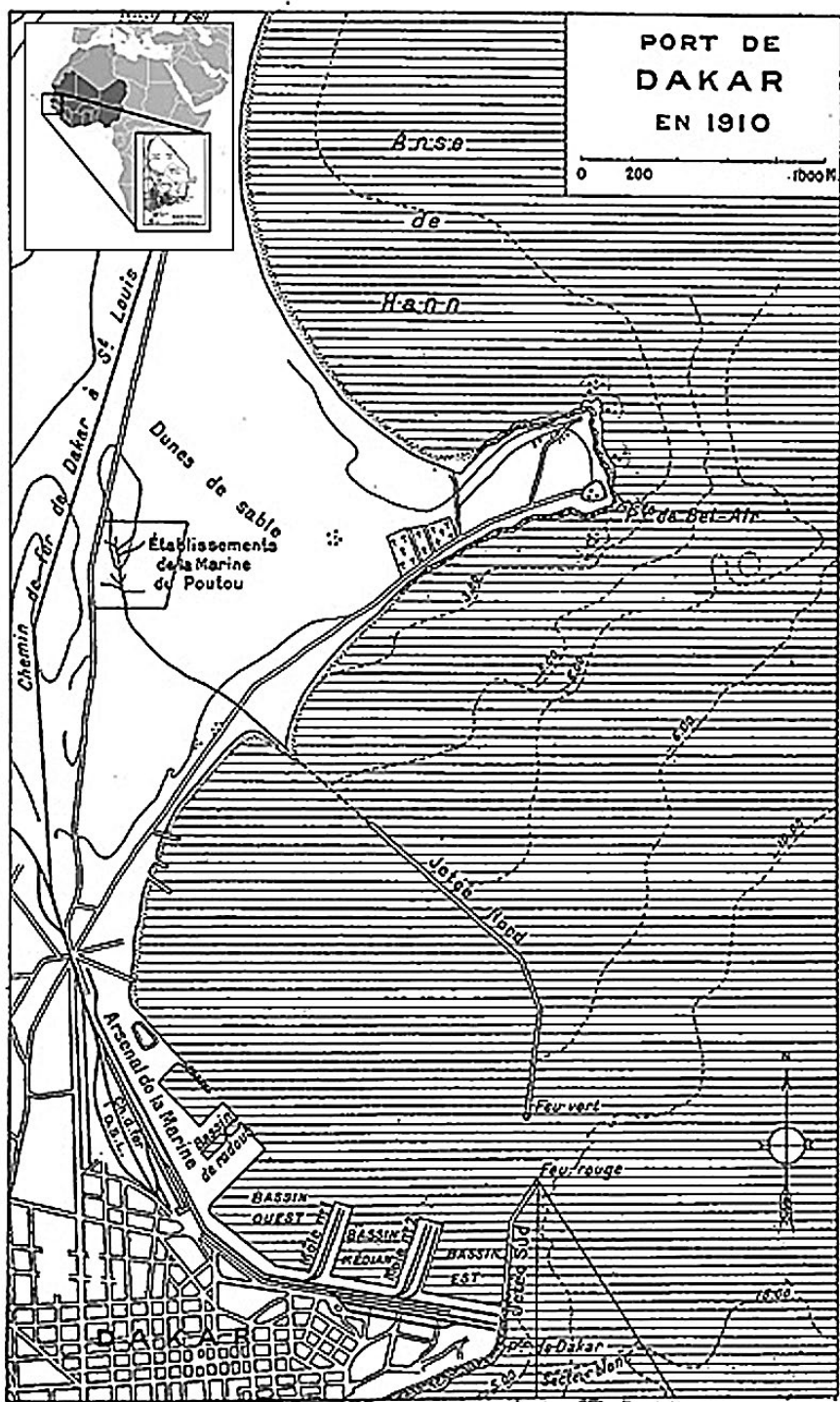


Fig. 1. Le Port de Dakar en 1910

peuples colonisés²⁷. Pour parvenir à ces résultats, la métropole devait réaliser des politiques d'investissement public dans les infrastructures : ports, chemins de fer, ponts, télécommunications, services de santé et d'éducation, etc. À Dakar, les investissements devaient être réalisés en priorité dans le port que la guerre avait transformé en une plateforme logistique et d'escale régionale, en concurrence avec les ports charbonniers des îles Canaries²⁸. En outre, pendant la Grande Guerre, le port avait joué le rôle de station navale pour les Alliés en remplaçant les ports des îles Canaries et du Cap-Vert qui étaient neutres et soumis au blocus naval allemand. En réponse à la croissance des trafics portuaires, les Amirautés française et britannique avaient amélioré les installations de Dakar avec la construction de dépôts charbonniers et l'augmentation des stocks de charbon destinés aux navires militaires et civils des nations alliées²⁹. Le port de Dakar assura la distribution de charbon grâce aux accords passés en 1916 entre les deux Amirautés et les compagnies britanniques de charbonnage. Au cours de cette même année furent ainsi construits des dépôts pour le magasinage des stocks charbonniers des firmes anglaises Wilson & Sons et Cory & Elder Dempster. Le charbon était transporté depuis les ports déficitaires de La Plata, de Mindelo et des Canaries afin d'améliorer la capacité logistique de Dakar, ainsi que celle de Freetown où les Britanniques disposaient d'une base navale régionale³⁰.

Néanmoins, comme cela a été signalé précédemment, le deuxième programme de modernisation portuaire à Dakar commença dans les années 1920 avec l'élargissement des quais, la réalisation de nouveaux dragages, la mise en service de points de livraison du mazout et la réorganisation de l'administration portuaire. Les nouveaux investissements se concentrèrent sur le développement du marché de mazout, qui exigeait des infrastructures spécifiques. En premier lieu, l'administration devait faciliter l'entrée des compagnies pétrolières dans le port en leur accordant des concessions. Dans un deuxième temps, celles-ci pouvaient installer leurs dépôts de fuel autour du port. Les infrastructures dans la zone portuaire devaient être réalisées par les pouvoirs publics : bouches de livraison, réservoirs, canalisations, gabarres auxiliaires, etc. Les coûts d'aménagement des quais pétroliers, achevés entre 1932 et 1934, étaient financés sur le budget du port. Les premières bouches de livraison de mazout furent installées entre 1924 et 1925 dans la jetée nord, où les eaux étaient plus profondes. Pendant les dernières années de la décennie 1920,

27 Catherine Coquery-Vidrovitch, « Colonisation ou impérialisme : la politique africaine de la France entre les deux guerres », *Le Mouvement social*, n° 107, 1979, p. 51-76.

28 M. Suárez Bosa, « The Control of Port Services by International Companies in the Macaronesian Islands (1850-1914) », dans Jonathan Curry-Machado (dir.), *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Cambridge, Palgrave MacMillan, 2013, p. 58-76.

29 ANOM, TP, Carton 26, Dossier 2, Dossier 8, 1904.

30 PRO, Ministry of Transport, MT23/564; MT10/1896, 1916; PRO, Admiralty ADM 1/9214, 1917.

les ports régionaux ouest-africains expérimentèrent le service de livraison des hydrocarbures pour les principales compagnies pétrolières internationales comme Shell, Vacuum Oil Company, Texas Company, British Petroleum. Si ce processus apparut en 1923 dans les ports des îles Canaries avec l'implantation de compagnies espagnoles et étrangères, à Dakar les firmes étrangères ne purent pas être présentes avant 1929 en raison des pressions du lobby charbonnier franco-britannique. Les compagnies qui dominaient les activités charbonnières à Dakar, comme la Compagnie des Charbonnages de Dakar ou la Compagnie Italienne « Sénégal », ne voulaient pas voir l'arrivée de nouveaux concurrents comme les compagnies américaines qui représentaient une réelle menace pour leurs intérêts commerciaux³¹.

Par ailleurs, au cours de la même décennie 1920 furent introduits de nouveaux équipements comme les grues électriques, destinées au chargement des produits pondéreux, tels que les automobiles, les machines, les matériaux de construction, etc. D'autres innovations techniques comme les machines pour épilucher les arachides à pied de quai prirent place. En revanche, la manutention des marchandises communes était réalisée par la main-d'œuvre africaine utilisée de façon intensive. En octobre 1926, la Compagnie Générale des Colonies gagna le concours public pour développer les infrastructures portuaires avec un budget total de 215 millions de francs, divisé en quatre projets qui devaient être réalisés entre 1926 et 1932 :

- construction des voies ferrées, canalisation des eaux potables, construction de deux magasins, construction d'un bâtiment pour la gendarmerie maritime, et d'un autre pour les services sanitaires ;
- construction des quais pétroliers et du terminal d'embarquement des arachides dans la zone nord. Les dragages des fonds dans ces terminaux étaient portés jusqu'à 9,4 mètres. Ils étaient complétés par des dragages dans toute la zone portuaire pour atteindre au moins 8,50 mètres ;
- amélioration des quais commerciaux de la zone sud. Élargissement des quais et construction de terre-pleins pour construire des magasins. Enfin, le projet conçu par l'ingénieur Boucher souhaitait faciliter l'entrée des grands navires pétroliers dans la zone nord, avec des profondeurs d'un minimum de dix mètres³² (fig. 2).

Néanmoins, tous ces travaux d'équipement furent interrompus et retardés par la crise de 1929 qui n'épargna pas l'économie de l'Afrique de l'Ouest. En effet, elle eut un impact sur la demande de matières premières coloniales par les

³¹ *Journal officiel de l'AOF*, 16 mai 1924 et 20 juin 1925.

³² Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, *Exposition coloniale internationale de 1931. La Circonscription de Dakar et ses dépendances*, Paris, Société d'édition géographiques, maritimes et coloniales, 1931, p. 50-55.

industries européennes et américaines, ce qui se traduit par un effondrement des prix payés aux producteurs agricoles africains qui avait déjà commencé dans la décennie 1920. Avec une économie extravertie et dépendante des dynamiques extérieures, la crise internationale signifia le chaos dans l'AOF, en raison de la détérioration des conditions de vie des paysans et des classes populaires urbaines³³. Pour combattre la crise, le gouvernement colonial imagina un projet de réactivation économique qui avait comme référence les projets métropolitains où les investissements étaient concentrés dans les secteurs économiques stratégiques. Aussi, dans les espaces coloniaux, les ports maritimes, les cultures d'exportation et les activités minières absorbèrent-ils la plupart des investissements réalisés pendant les années de crise. Au Sénégal, le port de Dakar fut placé en tête des plans de redressement économique décidés par l'inspecteur des Colonies, Edmond Giscard d'Estaing, et le gouverneur, Jules Brevié. Ils impulsèrent un processus de nouvelles réformes des infrastructures de l'établissement. Ils permirent notamment de poursuivre l'extension et l'amélioration des liaisons multimodales dans la zone portuaire pour augmenter la productivité et la compétitivité commerciale de Dakar qui supplanta Rufisque comme centre de l'activité exportatrice du Sénégal. Les trafics côtiers entre le Sine-Saloum, la Petite Côte et Rufisque se déplacèrent vers Dakar qui absorba ces fonctions portuaires. La question de déplacer l'activité commerciale de Rufisque à Dakar n'était pas nouvelle : différents rapports d'administrateurs et d'ingénieurs indiquaient depuis longtemps la nécessité d'éviter l'escale de Rufisque. Par exemple, l'ingénieur Albert Dubarry avait déjà posé le problème en 1911 en mettant en avant les critères de rentabilité et de dynamisation de l'activité commerciale au Sénégal :

À Rufisque, la tonne d'arachide acquitte un péage de 2 francs pour circuler sur les voies Decauville qui sillonnent les rues de la ville. Cette taxe, qui constitue la principale recette du budget de la ville, était de 3 francs lorsque la rivalité de Dakar n'était pas à craindre pour Rufisque. La main-d'œuvre et la location de matériel roulant nécessaires au transport en wagonnets dans la ville coûte, en

33 Xavier Daumalin, « Marseille, l'ouest africain et la crise », dans Marcel Courdurié et Jean-Louis Miège (dir.), *Marseille coloniale face à la crise de 1929*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1992, p. 198. Sur les conséquences socioéconomiques des économies dépendantes du Sénégal, voir Alain Marie, « Marginalité et conditions sociales du prolétariat urbain en Afrique. Les approches du concept de marginalité et son évaluation critique », *Cahiers d'études africaines*, t. 21, n° 81-83, 1981, p. 347-374. Pour une révision récente des conditions de vie des populations africaines à Dakar pendant la crise, voir Mor Ndao, *Le Ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Paris, L'Harmattan, 2009. Boubacar Fall, *Sénégal : le travail au xx^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2011. Dakar a représenté la synthèse des processus d'adaptation de l'économie et du monde du travail sénégalais à la conjoncture économique internationale.

outré, 1 franc par tonne en moyenne [...]. Un navire de 1 200 tonneaux met ainsi trois jours environ pour se charger à Dakar, tandis qu'il en met quatre à Rufisque pour prendre une cargaison complète. L'emploi de Dakar comme port d'embarquement de l'arachide fait donc économiser une journée de stationnement aux bateaux³⁴.

Le modèle économique colonial était assurément plus rentable avec une structure linéaire bien définie et une réduction des efforts financiers évitant de maintenir des infrastructures secondaires. De surcroît, l'amélioration des liaisons multimodales à Dakar entre 1931 et 1933, qui représentait une baisse des taux de fret pour les armateurs, eut un impact très positif sur le trafic portuaire³⁵. Le tableau ci-dessous, qui montre les principaux indicateurs d'activité portuaire à Dakar entre 1900 et 1939, souligne le processus de croissance soutenue au fil de temps.

360

Ce tableau permet de mesurer la croissance de l'activité portuaire et plus particulièrement le nombre et le tonnage de jauge des navires entrés dans le port. La Première Guerre mondiale a constitué le point d'inflexion de tous les indicateurs, surtout celui de la livraison de charbon, en raison de son caractère stratégique pendant le conflit. Du reste, le marché de charbon à Dakar était en expansion constante depuis 1908, avec l'implantation de *Wilson & Sons* et les débuts de la Compagnie italienne³⁶. À certains moments, ce marché fut dominé par les ports des Canaries qui avaient dépassé l'escale de Mindelo dès la décennie 1890³⁷. Dakar commença à développer cette activité de façon notable après 1910 et la guerre renforça sa position dans le réseau portuaire régional. La deuxième phase conjoncturelle notoire, qui débuta en 1936, fut remarquable par la hausse exceptionnelle des indicateurs portuaires du port. Elle fut la conséquence de l'achèvement des grands travaux d'équipement, mais surtout du déclenchement de la guerre civile en Espagne qui entraîna le retrait temporaire des capitaux britanniques et une nouvelle crise dans les îles espagnoles. Le déroutage des navires vers les escales de Casablanca et de Dakar souligna l'importance du

34 ANOM, 14 MIOM/1455, Étude sur les ports des îles Canaries et Dakar, 10 mai 1911.

35 Derwent Wittlesey, « Dakar and the other Cape Verde settlements », *Geographical Review*, n° 31, 1941, p. 618.

36 ANOM, 14 MIOM/1455, 1911.

37 Les ports des îles Canaries, et spécialement Las Palmas, furent transformés en 1883 en ports bien outillés pour servir de stations d'escale à la navigation internationale. Bénéficiant, en outre, de franchises commerciales depuis 1852, ils disposaient d'un système fiscal libéral qui favorisa le développement portuaire lié aux services de charbonnage. De plus, les îles Canaries jouissaient d'une situation appréciable en se trouvant au cœur des réseaux maritimes britanniques. – Voir M. Suárez Bosa et L. G. Cabrera Armas, « La competencia en los servicios portuarios... », art. cit., p. 389-391. M. Suárez Bosa, « The Control of Port Services... », art. cit., p. 69-72.

Tableau 1. Activité portuaire de Dakar de 1900 à 1939 (en tonnes)

Année	Navires Entrés*	Tonnage de Jauge	Importations **	Exportations ***	Livraisons de charbon	Livraisons de mazout	Exportations d'arachides
1900			66.623	11.600	19.325		
1901			65.891	13.228			
1902			54.312	23.111			
1903			66.452	37.977			
1904			101.185	26.913	29.126		
1905			116.224	52.904			
1906	768	950.460	151.270	24.777	59.100		
1907	698	1.146.729	157.249	29.479			1.004
1908	666	1.172.100	244.917	150.778	88.858		
1909	730	1.242.870	148.160	103.326	93.212		
1910	982	1.656.984	249.498	151.165	142.013		9.111
1911	1.165	2.006.621	295.680	197.088	197.000		
1912	1.213	2.270.538	358.048	296.669	242.000		
1913	1.393	2.602.021	421.949	290.522	267.000		
1914	1.111	2.002.984	318.722	214.382	158.000		
1915	1.224	2.366.716	325.637	264.962	214.519		6.038
1916	1.975	5.675.356	445.600	358.400	324.789		7.191
1917	2.181	5.239.000	614.349	553.207	508.600		10.793
1918	1.399	3.179.897	648.123	472.464	344.200		43.562
1919	1.163	2.446.208	404.013	378.113	294.940		49.948
1920	1.224	3.080.675	452.721	349.700	282.552		33.032
1921	1.232	2.239.957	270.295	223.658	176.500		26.282
1922	1.992	2.188.785	314.584	232.418	163.112		32.583
1923	2.086	2.667.799	322.437	243.552	163.799		42.253
1924	2.091	2.919.805	353.152	243.123	168.137		59.223
1925	2.273	3.286.726	423.655	323.504	180.000	10.943	103.391
1926	2.225	3.341.707	478.557	421.975	214.500	15.898	102.410
1927	2.101	2.882.027	418.526	313.212	157.680	11.765	64.352
1928	3.013	4.626.675	590.022	510.942	288.393	61.409	80.674
1929	2.757	4.287.132	575.367	466.206	217.838	90.432	82.527
1930	2.647	3.782.903	587.906	322.715	148.698	90.898	99.044
1931	2.394	3.702.455	424.524	376.715	107.885	119.299	94.888
1932	1.885	3.868.003	666.344	468.212	61.814	305.642	29.459
1933	1.835	3.925.037	515.032	432.583	59.578	251.409	64.987
1934	2.315	4.456.704	587.695	566.285	88.885	290.997	104.269
1935	2.599	4.797.090	676.585	610.356	67.856	379.824	75.842
1936	3.502	7.176.093	1.020.636	983.165	236.994	545.601	94.981
1937	4.108	8.796.309	1.353.529	1.305.179	298.772	717.009	173.390
1938	3.430	7.362.842	1.240.659	1.149.579	177.413	722.895	132.592
1939	3.218	6.590.216	1.059.011	953.864	177.460	499.170	198.107

*Nombre de navires entrés au long cours

**Importations de charbon et mazout incluses

***Livraisons de charbon et mazout incluses

Sources : pour les navires, le tonnage de jauge, les importations et exportations (arachides incluses) : D. Castillo Hidalgo, « Buques, ferrocarriles y cacahuètes... », art. cit., p. 144 ; pour les trafics de charbon et de mazout jusqu'à 1929 : D. Castillo Hidalgo, « The Port of Dakar: Technological Evolution... », art. cit., p. 107 ; pour les mêmes produits de 1929 à 1939 : Charles Morazé, « Dakar », *Annales de Géographie*, t. 45, n° 258, 1936, p. 607-631 ; *Dakar, station service atlantique*, Casablanca, Éditions CEP, 1949.

marché des combustibles dans les deux ports. À Dakar, la livraison de charbon, qui était en crise, et surtout de mazout, atteignit des maxima pendant toute la période, démontrant ainsi l'attractivité d'un port bien outillé pour héberger ces trafics dérotés. Cette conjoncture faste s'acheva en septembre 1939 et plus encore à partir de 1940, lorsque le port, demeuré sous le contrôle de Vichy, fut isolé des liaisons internationales et même menacé d'invasion par les Alliés, comme cela se produisit en septembre 1940³⁸.

362

En dehors des ressources énergétiques, l'autre trafic en expansion notable et constante fut celui des arachides. La hausse s'accéléra à partir de 1932-1934, avec la construction d'un terminal dédié qui facilita la manutention de la marchandise. À partir de 1936, l'activité exportatrice se concentra à Dakar, avec une forte augmentation des trafics d'importation également. Si les indicateurs d'activité portuaire à Dakar avant la Grande Guerre montrent une prédominance des activités d'escale – importation et livraison de charbon, livraison d'eau –, au cours des années vingt et surtout des années trente le port parvint à agréger différentes fonctions commerciales pour s'imposer comme le grand carrefour régional du Sénégal et de l'ensemble de l'AOF³⁹. Comme on l'a vu, cette situation provoqua le déclin définitif de Rufisque et de Saint-Louis, dont les activités furent absorbées par Dakar qui bénéficiait des liaisons ferroviaires développées depuis 1885. Saint-Louis demeurait un port tributaire de Dakar, avec une activité de pêche liée au grand port régional, et des trafics côtiers animés par de petits navires locaux. En somme, la prépondérance régionale de Dakar fut un processus de longue durée, soutenu par l'évolution permanente de ses infrastructures pour conserver sa compétitivité interportuaire⁴⁰. Sa trajectoire d'innovation technologique orienta la croissance de l'activité économique de la colonie et l'expansion du commerce extérieur. Toutefois, à partir de la Grande Guerre, les responsables de l'administration portuaire cherchèrent également, à augmenter les trafics d'escale, en concurrence avec les ports des Îles Canaries. Ce fut le défi de l'administration coloniale que de faire cohabiter ces deux objectifs pour défendre les intérêts de la métropole.

38 Pour consulter les événements de la bataille de Dakar racontés par l'administration de Vichy au Sénégal, voir Archives nationales du Sénégal, 2G40, 2G40/1, 1940. À propos de cette bataille, on peut se référer à l'ouvrage classique de Jacques Mordal, *La Bataille de Dakar*, Paris, Ozanne, 1956, ainsi qu'à la synthèse récente d'Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Dakar, 1940 : la bataille fratricide*, Paris, Économica, 2004. Sur les répercussions de l'événement dans l'AOF, consulter Catherine Akpo-Vaché, *L'AOF et la Seconde Guerre mondiale : la vie politique, septembre 1939-octobre 1945*, Paris, Karthala, 1996.

39 A. Seck, *Dakar, métropole ouest-africaine...*, *op. cit.*, p. 9.

40 Sur les concepts de centralité, de hiérarchie portuaire et de complémentarité, voir Amelia Polónia, « European Seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 80, 2010, p. 17-39.

Le processus de modernisation technique fut complété par une réforme de l'administration portuaire. Comme en métropole, l'amélioration des équipements devait être soutenue par un mode de gestion rationnel censé favoriser l'activité portuaire et la croissance économique régionale. L'administration coloniale au Sénégal a donc adapté le modèle de gestion du port de Dakar en fonction de l'accroissement de son activité. Ce dynamisme reposait non seulement sur des infrastructures développées mais aussi sur une communauté très entreprenante qui organisa l'externalisation des services de transport, ainsi que l'optimisation des frets et des ressources économiques.

Par conséquent, les ports de niveau régional entamèrent un processus d'accumulation qui se traduisit dans le cas des ports coloniaux africains par ce que l'on peut considérer comme un axiome : dans un système de transports linéaire orienté vers les marchés extérieurs, les grands ports maritimes, qui étaient également des métropoles régionales, concentrèrent la vie économique, sociale et politique de la colonie. Les compagnies de navigation et les services portuaires, les entreprises financières, l'hôtellerie, la restauration, l'industrie portuaire annexe et les services d'appui aux ports se groupèrent autour de la zone portuaire⁴¹, là où les travailleurs de la ville, en provenance de l'intérieur du pays, avaient aussi la possibilité de trouver un salaire. De fait, les grands ports, qui furent les instruments et le produit de la première globalisation, représentèrent une nouvelle entité économique constituée de plusieurs catégories d'acteurs participant à l'activité maritime⁴².

La globalisation économique et la révolution des transports et des télécommunications accrurent le rôle des administrations et de la réglementation portuaires, dans le but de coordonner les activités de la communauté portuaire et d'assurer son succès économique. Avant la révolution technique du XIX^e siècle, la plupart des activités portuaires étaient assurées par des armateurs et des agents, avec un rôle clé joué par les capitaines pour établir les contrats de frets et d'assurances, l'engagement des matelots et des manutentionnaires, assurer le ravitaillement des navires, etc. Par la suite, les services portuaires évoluèrent vers des formes capitalistiques plus élaborées, avec une répartition des fonctions entre différentes sociétés spécialisées. Ces transformations dans le monde des transports maritimes ont eu un impact sur le fonctionnement institutionnel des ports. L'administration avait la possibilité de trouver des

41 Sur l'évolution des zones portuaires, voir Yehuda Hayuth, « The port-urban interface: an area in transition », *Area*, t. 14, n° 3, 1982, p. 219-224.

42 Pour une conceptualisation des ports océaniques du Sud, voir M. Suárez Bosa (dir.), *Atlantic Ports and the First Globalisation...*, *op. cit.*, p. 1-18.

sources de financement dans les ports en expansion, grâce à la perception de taxes et de divers revenus.

364

Dans quelle mesure le nouveau modèle de gestion du port de Dakar s'est-il inspiré de la réforme qui intervint en France au cours des mêmes années? Dans les pays d'Europe occidentale, le modèle de gestion des ports industriels s'appuya sur le concours des pouvoirs publics et des capitaux privés⁴³. En France, les chambres de commerce avaient commencé à réclamer l'autonomie administrative au cours des années 1860. De leur point de vue, la décentralisation des décisions relatives à la gestion de l'outil portuaire constituait le prolongement logique et légitime de leur engagement financier toujours plus important dans les travaux d'amélioration. Au cours des années 1880, plusieurs textes et pétitions élaborèrent une doctrine de l'autonomie portuaire qui consistait ni plus ni moins à confier l'entière direction des ports aux chambres de commerce, sous le contrôle théorique de l'État, et avec la collaboration d'ingénieurs spécialisés dans l'exécution des travaux portuaires. Il en résulta un long bras de fer avec le pouvoir central qui tourna à l'avantage de ce dernier : les chambres de commerce réussirent certes à arracher une réforme donnant plus d'autonomie aux ports, mais elle ne leur accordait pas la primauté dans la conduite de sa gestion. Après le vote d'un premier texte de loi en 1912, qui n'eut pas le temps d'être appliqué en raison du déclenchement de la guerre, la première loi sur l'autonomie des ports vit le jour le 12 juin 1920. Le port autonome devenait un établissement public investi de la personnalité civile. À ce titre, il était maître de son budget et disposait notamment de l'usage des droits de quai. La politique du port était confiée à un conseil d'administration aux attributions assez larges, puisqu'il était « appelé à donner son avis sur toutes les questions relevant des services publics et intéressant le port ». Toutefois, les chambres de commerce n'étaient pas en position de force au sein du conseil. Elles n'y disposaient pas de la majorité absolue puisque la moitié au moins des membres devait être choisie dans la chambre ou hors d'elle, parmi des représentants des usagers du port. En outre, la présidence du conseil d'administration ne revenait pas de droit au président de la chambre de commerce. La mise en œuvre de la politique portuaire était confiée à un directeur qui était nommé sur proposition du ministre des Travaux publics. Il s'agissait donc d'un haut fonctionnaire, choisi dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, qui représentait le pouvoir central. Le directeur n'était pas

43 Adrian Jarvis, « Port History: some thoughts on where it came from and where it might be going », *Research in Maritime History*, n°16, Lewis Fischer and Adrian Jarvis (dir.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, 1999, p. 13-34. Enrico Musso, Francesco Parola, Claudio Ferrari, « Modelos de gestión portuaria », *Papeles de Economía Española*, n° 131, 2012, p. 116-127.

placé sous le contrôle direct du conseil d'administration mais de son ministère de tutelle⁴⁴.

De façon générale, la gestion des ports dans les colonies d'Afrique de l'Ouest est passée d'un modèle contrôlé par l'administration militaire à des modèles d'administration mixte partagés entre pouvoirs publics civils et compagnies privées⁴⁵. À Dakar, les premières institutions civiles furent créées en 1910, lorsque le port fut rattaché au Gouvernement général de l'AOF. Celui-ci se substitua à la Marine qui en avait eu la charge jusque-là et avait limité le développement de ses fonctions commerciales. Le port était désormais administré par un ingénieur des ponts et chaussées détaché auprès de l'administration coloniale, et nommé par le Gouverneur de l'AOF, avec l'objectif d'organiser l'activité portuaire et d'assurer le développement de l'outillage et des infrastructures. Il était soutenu et conseillé dans sa tâche par la section des Travaux publics de la colonie et par les chambres de commerce qui avaient des fonctions très importantes dans l'organisation des politiques économiques au Sénégal⁴⁶. Le modèle d'administration portuaire mis en place à Dakar à partir de 1910 était mixte, à l'image du modèle *Landlord* ou « continental » (tableau 2), qui reposait sur un partage des fonctions entre secteurs public et privé, le premier, chargé de la gestion, demeurant prédominant. Les deux secteurs devaient travailler conjointement au renforcement de l'activité portuaire pour développer l'économie coloniale au profit de la métropole. Pendant cette période, les objectifs de l'administration portuaire consistèrent à renforcer l'expansion commerciale et à attirer des trafics en provenance d'autres ports régionaux comme Mindelo ou Las Palmas. En vertu du paradigme libéral, la croissance

44 La loi ayant un caractère facultatif, seuls deux ports, Bordeaux et Le Havre, choisirent de l'adopter. Pour plus de détails sur l'histoire de la première loi sur l'autonomie portuaire, voir B. Marnot, *Les Grands Ports de commerce...*, *op. cit.*, p. 199-204. Sur l'analyse approfondie de la loi de 1920, voir Jacques Grosdidier de Matons, *Le Régime administratif et financier des ports maritimes*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1969, p. 204-209.

45 M. Suárez Bosa, D. Castillo Hidalgo, L. Maziane et L. G. Cabrera Armas, « Modelos de administración y reforma portuaria en África Occidental. El caso de Canarias, Casablanca y Dakar (1880-1930) », à paraître.

46 Après la modification de la réglementation des chambres de commerce au Sénégal en 1930, celles-ci ont obtenu le droit d'intervenir dans les décisions économiques de la colonie. Toutes les questions relatives à la modification des politiques douanières, des taxes, des infrastructures, des tribunaux de commerce, des règlements maritimes et commerciales, etc. devaient être soumises à l'examen des comités des chambres de commerce qui représentaient les compagnies impériales implantées dans la colonie. Par conséquent, les chambres jouèrent un rôle fondamental dans la vie économique de la colonie. Ce modèle de participation des compagnies privées à travers des groupes de pression fut caractéristique du capitalisme français : voir *La Circonscription de Dakar...*, *op. cit.*, p. 31-32. Pour une approche des groupes de pression coloniaux, voir Hubert Bonin, Catherine Hodeir et Jean-François Klein (dir.), *L'Esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'Empire*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2008.

économique aurait, au fil du temps, des conséquences positives sur l'ensemble de la population de la colonie. Par conséquent, les premiers bénéficiaires de l'expansion du commerce extérieur du port de Dakar devaient être les compagnies impériales et, par suite, le progrès atteindrait les classes moins favorisées⁴⁷. Pour obtenir ces résultats, l'administration avait pour tâche d'assurer l'accroissement des trafics maritimes grâce à la recherche d'une combinaison optimale entre amélioration des infrastructures et mise en place d'un cadre institutionnel attractif. Les bases institutionnelles jouèrent un rôle clé pour gagner l'attention des armateurs et des lignes de navigation, parce que des prix compétitifs dans les services portuaires, une fiscalité faible et une politique commerciale adaptée constituaient des facteurs d'attraction décisifs. Ces facteurs étaient liés à l'existence de frets de retour – tomates, bananes – qui étaient des éléments clés pour engendrer des économies d'échelle liées aux activités charbonnières. De fait, l'important volume de charbon gallois importé aux Canaries et les décisions des entrepreneurs – dans un marché de type oligopolistique – avaient un impact sur le prix de la houille, ce qui fut, en dernier ressort, un facteur décisif de la compétitivité du service portuaire⁴⁸.

Tableau 2. Modèle d'Administration portuaire à Dakar (1910-1939)⁴⁹

Activité	Administration
Infrastructures (construction, conservation et investissements pour les améliorer)	Publique
Services portuaires (livraison de charbon, réparations navales, commerce)	Privée
Promotion et concurrence interportuaire (taxes, revenus d'exploitation, prix des services portuaires)	Mixte

Par conséquent, la combinaison de ces facteurs institutionnels et la compétitivité des services portuaires ont exercé une influence décisive sur l'activité de l'établissement⁵⁰. À Dakar, l'administration portuaire qui se constitua après 1910 s'est chargée du développement des infrastructures et de l'instauration d'un environnement institutionnel attractif mais constamment soumis au contexte colonial protectionniste qui freinait une hypothétique

47 Un des avocats de ces idées fut Leroy-Beaulieu, qui exerça une forte influence sur les politiques coloniales engagées dans les colonies. Dans un étrange mélange de conservatisme et de libéralisme, Leroy-Beaulieu présenta les principes d'une action politique impériale dans les dernières décennies du XIX^e siècle et ses idées perdurèrent au fil du temps, malgré les fluctuations conjoncturelles. Pour approfondir cette question et l'impact institutionnel des écrits de Leroy-Beaulieu, voir Xavier Daumalin, « La doctrine coloniale africaine de Paul Leroy-Beaulieu (1870-1916) : essai d'analyse thématique », dans H. Bonin (dir.), *L'Esprit économique impérial...*, op. cit., p. 103-120.

48 M. Suárez Bosa, « The role of the Canary Islands in the atlantic coal route from the end of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century: corporate strategies », *International Journal of Maritime History*, t. 16, n° 1, 2004, p. 95-124.

49 Source : D. Castillo Hidalgo, « Dakar, un puerto al servicio del Imperio... », art. cit..

50 Jan O. Jansson et Dan Schneerson, *Port Economics*, Cambridge, MIT Press, 1982.

expansion internationale. Comme on l'a vu plus haut, la tâche du secteur public consistait, comme en métropole, à réaliser les investissements majeurs dédiés aux infrastructures. De plus, l'administration coordonnait les activités de pilotage, les services sanitaires et les contrôles douaniers. Enfin, elle disposait du privilège de concéder les terrains aux compagnies de services portuaires pour développer les activités d'appui à la navigation commerciale. À Dakar, le modèle de la concession des espaces publics vit le jour à la fin des années 1850, lorsque les Messageries Impériales reçurent des terrains au bord de la baie pour établir des magasins à charbon. Ce modèle représentait un atout pour les compagnies concessionnaires qui bénéficiaient ainsi d'une position privilégiée par rapport aux autres entreprises. En contrepartie, elles payaient un droit annuel à l'administration, bien que dans certains cas, telle la concession accordée à *Wilson & Sons* en 1908, les adjudications fussent gratuites, tout en demeurant soumises aux règles établies par les pouvoirs publics⁵¹. Ces revenus s'ajoutaient aux autres dans le budget du port, qui était séparé du budget général de l'AOF depuis 1910.

À Dakar, l'intérêt des autorités coloniales se concentra jusqu'en 1910 sur le maintien des stocks charbonniers destinés à alimenter la marine de guerre française. De fait, plusieurs accords commerciaux furent signés entre l'administration publique et les compagnies charbonnières entre 1884 et 1904⁵². Avant la grande réforme portuaire des années 1920, le port était administré par un directeur dont le rôle se limitait à la gestion de l'activité quotidienne et des situations d'urgence – accidents, écoulements, incendies, etc.⁵³. Néanmoins, ces fonctions restaient purement logistiques et aucune institution portuaire spécifique n'était consacrée à l'activité commerciale en général. Cette fonction demeurait l'apanage du département économique du Gouvernement général de l'AOF. L'absence d'un service commercial dans le port de Dakar était préjudiciable à son expansion, comme le dénonça la chambre de commerce de la ville en 1910. Cette dernière défendait la création d'une administration civile dotée d'une réglementation claire et d'interprétation facile pour les navires arrivant au port. Comme en métropole, le président de la chambre, Formeraux, soulignait la nécessaire présence de son institution et de

51 ANOM, 14 MIOM/1455, 1911.

52 Le premier fut signé en avril 1884 entre le ministère de la Marine et des Colonies et les Messageries Maritimes pour l'établissement d'un stock permanent de charbon à Dakar. L'autre accord, qui fut très important pour le développement de l'activité du port, fut signé entre l'Amirauté française et *Wilson & Sons* en février 1904. Selon les principes de cet accord, la compagnie britannique s'assurait le monopole de livraison de charbon aux marines de guerre et marchande française : PRO, FO27/3682, 1904.

53 ANOM, TP, Carton 507, Dossier 6.

la communauté entrepreneuriale dans l'administration du port⁵⁴. La Première Guerre mondiale interrompit tout processus d'évolution vers une configuration civile et l'administration du port repassa même, pendant le conflit, sous contrôle militaire. Pendant cette période, le Gouvernement général administra le port en coordination avec l'Amirauté française et le ministère de la Guerre pour le mettre au service de la marine de guerre.

En septembre 1918, la question de l'administration du port de Dakar fut de nouveau discutée et les compagnies maritimes redoublèrent d'efforts pour établir une administration civile compétente. Une des compagnies de navigation les plus influentes, les Chargeurs réunis, présenta un rapport au Gouvernement général de l'AOF pour faire pression et réorganiser les services dans un port destiné à soutenir le redressement économique d'après-guerre :

La création d'un Commissariat devra avoir pour premier effet d'abattre toutes les cloisons étanches [...], le but à atteindre étant unique : intensification de plus en plus grande du rendement du port et du tonnage qu'il abrite, il n'y aura qu'une unique impulsion, en conséquence un seul centre de direction technique. Cette direction groupera les initiatives, elle en fera une sélection, prendra les décisions d'ensemble, contrôlera sévèrement les exécutions et proposera s'il y a lieu des sanctions contre les défaillances [...]. Le Commissaire considèrera son rôle comme étant celui d'un fermier général du port, ayant la charge entière de l'exploitation commerciale, chargé d'en tirer le meilleur profit et de prendre toutes les dispositions pour atteindre ce but, au mieux de l'intérêt de l'État⁵⁵.

Les réclamations des compagnies maritimes et de la communauté portuaire quant à l'établissement d'une administration civile et commerciale dans le port reçurent satisfaction le 18 octobre 1920, l'année même du vote de la loi sur l'autonomie en métropole, comme on l'a vu. À cette date, le port de commerce de Dakar fut définitivement séparé de l'Amirauté française tout en demeurant sous le contrôle du gouvernement de l'AOF. Le nouveau modèle d'administration prenait la forme d'un Conseil du port dans lequel la communauté entrepreneuriale se trouvait bien représentée. Le capitaine fut remplacé par un directeur nommé par le gouverneur. Comme en métropole, cette responsabilité était occupée par un ingénieur de prestige pour une période de cinq ans. Il disposait du pouvoir exécutif sur le personnel engagé par l'administration du port. Le directeur devait rendre des comptes au Conseil qui était l'organisme de représentation des agents portuaires, économiques et politiques de la ville. Le Conseil préparait et discutait

54 ANOM, 14 MIOM/1455, Rapport sur la gestion du port de Dakar envoyé au Gouvernement général de l'AOF, 3 mars 1910.

55 ANOM, TP, Carton 515, Dossier 7, Rapport de Chargeurs réunis au Gouvernement général de l'AOF, 17 septembre 1918.

les plans stratégiques destinés à développer l'activité économique du port, de même qu'il devait établir les taxes et les droits d'exploitation des quais, préparer les rapports d'activité, les projets d'amélioration des infrastructures et élaborer le budget du port qui était simplement annexé au budget de l'AOF depuis 1910. En outre, le Conseil préparait les budgets des grands travaux qui dépassaient la capacité financière du port pour obtenir l'autorisation et le financement du Gouvernement général de l'AOF. Il est important de signaler que le Conseil du port joua un rôle notoire comme groupe de pression car la plupart de ses membres étaient les agents et les représentants des principales compagnies impériales établies à Dakar. Sur l'ensemble des membres, dix étaient des représentants des compagnies de navigation, du commerce et de l'industrie – le président de la chambre de commerce inclus – tandis que le reste du personnel était composé du secrétaire aux Finances de l'AOF, du directeur du port, du gouverneur général de l'AOF, du maire de Dakar et d'un représentant des travailleurs qui était nommé par le directeur. En définitive, le statut du port de Dakar présentait des similitudes avec celui des ports autonomes en métropole, mais avec une différence non négligeable en sa faveur : les représentants du monde entrepreneurial disposaient a priori d'une capacité d'influence plus importante.

La structure administrative du port de Dakar fut modifiée en 1924 puis en 1928, avec la création de deux départements distincts. D'une part, cette division établissait un département technique, appelé service général, placé sous le contrôle du directeur des Travaux publics de l'AOF, et qui était chargé de la direction technique et administrative du port. Il avait pour fonction d'assurer l'exploitation économique de l'établissement en percevant, d'un côté, les taxes et les droits et en assurant, de l'autre, le paiement des salaires aux travailleurs du port ; de plus, ce département devait préparer les projets techniques soumis au Conseil du port. D'autre part, fut créé un deuxième département : le service de l'exploitation, qui était chargé des opérations quotidiennes. Dans ce dernier furent engagés la plupart des travailleurs africains sans qualification au service de l'administration portuaire. Cette section incorporait les services d'hygiène et de santé qui furent créés en décembre 1928 pour combattre les épidémies dans le port. En outre, le service de l'exploitation était chargé de l'application du règlement de la police du port et de celui des journaliers africains employés à différentes tâches : personnel d'entretien et de maintenance, matelots, pompiers, personnel de pilotage et officiers maritimes. Au cours des années 1930, les services de fourniture d'énergie et d'eau furent intégrés au service de l'exploitation, en coordination avec le conseil municipal de Dakar (fig. 3). Après la Seconde Guerre mondiale, le système d'administration portuaire de Dakar fut encore modifié pour l'adapter aux besoins de la navigation et du nouveau contexte historique, mais les structures essentielles restèrent inchangées jusqu'à l'indépendance de la colonie.

Le port de Dakar a été contraint de modifier en permanence ses équipements et son modèle d'organisation pour les adapter aux besoins de la navigation et de la conjoncture économique du Sénégal. Ces réformes, qui se sont développées en écho aux transformations portuaires à l'échelle globale, se sont adaptées aux spécificités du contexte sénégalais et en réponse aux réformes portuaires métropolitaines. Le facteur institutionnel colonial a été déterminant dans l'évolution des réformes portuaires de Dakar, ce qui ne fut pas sans entraîner des contradictions entre le paradigme libéral qui dominait les discours et les politiques protectionnistes qui étaient caractéristiques des territoires colonisés. Par ailleurs, l'analyse du processus de modernisation des infrastructures portuaires et des transports terrestres à Dakar représente de manière fidèle la structuration d'un système économique extraverti qui progressait vers la concentration de l'activité dans les grands ports de l'Atlantique, au détriment des autres ports qui constituaient des éléments traditionnellement importants de l'articulation du réseau portuaire régional. La modernisation des structures portuaires à Dakar a approfondi les différences régionales, en marginalisant les ports secondaires qui perdirent leurs fonctions commerciales, comme ce fut le cas à Rufisque. Par conséquent, ces transformations ont eu un impact sur la métropolisation de Dakar qui est devenu le centre économique et politique du Sénégal et de l'ensemble de l'AOF, en canalisant les investissements et les politiques publiques. En dernier lieu, l'adaptation des infrastructures portuaires et le nouveau modèle de gestion du port de Dakar ont facilité l'insertion du Sénégal dans les dynamiques de la mondialisation, parce que le système linéaire de transports avait comme unique fonction de développer le commerce extérieur du pays. Le processus d'innovation technique et administrative analysé dans notre propos permet donc d'établir une première approche de l'organisation du système économique colonialo-portuaire au Sénégal dans une perspective globale.

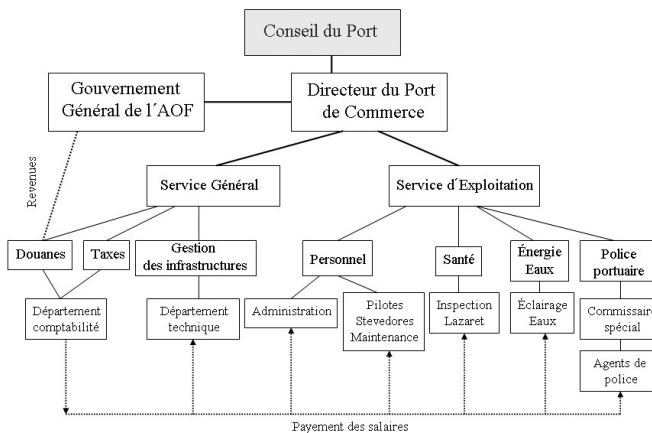


Fig. 3. Organisation administrative du port de Dakar vers 1928