

LES PORTS
DE L'Océan Indien
AU XIX^e ET AU XX^e SIÈCLES
Colloque de Sénanque (11-13 juin 1981)

COMME chaque année au printemps, les travaux de la table ronde sur l'océan Indien ont eu pour cadre l'Abbaye de Senanque. Pendant trois jours (11-12-13 juin), sous la présidence de J.-L. Miège (IHPOM), de G. Malecot (CHEAM) et de J. Benoist (CERSOD), une trentaine de chercheurs, de disciplines variées, se sont penchés sur « les ports de l'océan Indien aux XIX^e et XX^e siècles ».

Les quinze communications présentées furent fort différentes tant par les ports mentionnés que par les approches dont ils furent l'objet. Mais il ne faut pas se plaindre d'une telle pluralité qui témoigne de l'étendue et de la richesse des recherches dans ce domaine ; les africanistes ont d'ailleurs pu y trouver leur compte puisque l'ouest de l'océan Indien a été largement représenté.

J.-L. Miège, dans un exposé très documenté, a abordé le problème de l'évolution de Djeddah ; divers courants économiques, commerciaux et sociaux ont conduit, en effet, à une transformation radicale de ce port au cours du siècle dernier. Trois types de structures s'y sont combinés ou affrontés par l'intermédiaire des Arabes, des Européens et des Indiens. On peut attribuer l'essor de ce port aux trois rôles essentiels qu'il a joués pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle : port de La Mecque par excellence grâce à sa position près des Lieux saints ; port régional desservant les grandes villes de l'intérieur et grand entrepôt international, en particulier d'esclaves. Mais la transformation du pèlerinage, l'abolition de l'esclavage et la suppression du commerce des produits exotiques, entraîna son déclin dès la fin du XIX^e siècle ; Djeddah resta un port régional tandis qu'Hodeïda se développa sous l'influence d'une colonie indienne dont le système commercial, mieux adapté, assura à cette dernière cité le quasi-monopole du trafic marchand entre Bombay et Londres.

G. Malecot nous a fait part de la situation actuelle des ports de la péninsule Arabique dont le développement effréné, provoqué par l'augmentation des revenus pétroliers, a créé dans cette zone des problèmes nouveaux : problèmes de suréquipement qui entraînent une concentration urbaine et une pollution excessives.

Ceci nous amène à l'intervention de J.-C. Penrad qui, à partir de données statistiques constituées d'après les registres du trafic maritime du vieux port de Mombasa (Kenya), a fait l'analyse du déclin du commerce transocéanique des boutres arabes, iraniens et indiens. Les causes

de cette baisse sont multiples mais le bouleversement du paysage socio-économique des pays fournisseurs de pétrole semble à cet égard déterminant : les navires motorisés, plus rentables, supplantent de plus en plus les boutres traditionnels soumis aux aléas des moussons, et « les marins ont pu être détournés de la vie dure et précaire qui est celle des équipages de dhows au profit d'activités mieux rémunérées dans leurs pays d'origine ».

Les liens séculaires qui unissent l'Arabie et l'Afrique orientale ont été soulignés par deux témoignages d'ailleurs très différents : le premier fut donné par M. Bourde à l'aide de l'architecture de Massaouah en Éthiopie et de celle de certaines villes côtières du Kenya ; le second par M. Morin à travers la toponymie « des ports et mouillages de la République de Djibouti ».

Notons encore la communication de P. Coats, résumée en l'absence de l'auteur par P. Alexandre, qui, en introduisant des perspectives plus ethnologiques, nous a révélé comment la création en 1897 de la ligne de chemin de fer Djibouti/Addis-Abeba, et le développement consécutif du port de Djibouti, entraînent d'importantes transformations des structures sociales des Issa. Ce peuple de pasteurs dont la prospérité reposait directement sur le commerce caravanier, s'urbanisa et se transforma en peuple d'agents commerciaux et de navigateurs.

D'autres communications sur des ports de Madagascar (R. Delval : « Les activités économiques de Majunga des origines à 1869 ») et des Mascareignes (C. Wanquet : « Les premiers projets portuaires de l'Île Bourbon » ; M. Pourcelet : « Galega, une île de l'océan Indien au XIX^e siècle » ; et A. Toussaint : « Le Port Louis de l'Île Maurice ») dégagent les conditions historiques, économiques et sociales qui ont présidé à l'activité portuaire de cette partie de l'océan Indien.

Il est sans doute dommage que les tables rondes sur l'océan Indien qui, depuis huit ans, finissaient par réunir des amis autant que des collègues, soient arrivées à leur terme. Des résolutions générales, approuvées par les participants, ont cependant laissé l'espoir de voir un jour la collaboration se poursuivre sur des bases nouvelles.

F. Le Guennec-Coppens