



HAL
open science

**Laura Tabili, "Nous demandons la justice britannique"
Travailleurs et différences raciales dans la Grande
Bretagne impériale tardive, recension par John Barzman**

John Barzman

► **To cite this version:**

John Barzman. Laura Tabili, "Nous demandons la justice britannique" Travailleurs et différences raciales dans la Grande Bretagne impériale tardive, recension par John Barzman. Cahiers de sociologie économique et culturelle, 1997, 1997 (28), pp.181-183. hal-03853871

HAL Id: hal-03853871

<https://hal.science/hal-03853871>

Submitted on 28 Jun 2023

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.

Laura Tabili, « *We Ask for British Justice* » *Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain*, Ithaca (New York) and London, Cornell University Press, 1994

John Barzman

Citer ce document / Cite this document :

Barzman John. Laura Tabili, « *We Ask for British Justice* » *Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain*, Ithaca (New York) and London, Cornell University Press, 1994. In: Cahiers de sociologie économique et culturelle, n°28, 1997. pp. 181-183;

https://www.persee.fr/doc/casec_0761-9871_1997_num_28_1_1722_t1_0181_0000_4

Fichier pdf généré le 03/11/2022

Laura TABILI, « *We Ask for British Justice* » *Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain*, Ithaca (New York) and London, Cornell University Press, 1994. 260 pages.

Pourquoi le discours populaire britannique regroupe-t-il les personnes d'origine indienne, caribéenne, africaine, arabe et chinoise sous le vocable de « gens de couleur » ou de « noirs » ? Les scientifiques peuvent-ils accepter ces classifications comme évidentes et naturelles et étudier les conflits raciaux dans cette optique. Pour Laura Tabili, la réponse est claire. Elle rejette ces explications dites « essentialistes » et montre que les distinctions de race, comme celles de classe et de genre, sont le fruit de luttes et de négociations entre acteurs sociaux dans un cadre historique précis. « Les réactions face aux migrants arrivés au Royaume-Uni en provenance de la Caraïbe, de l'Afrique et de l'Inde après 1945, loin d'être une réaction inévitable et naturelle à des "étrangers", furent dans une large mesure conditionnées par les mécanismes et catégories impériales reconstituées en Grande Bretagne entre les deux guerres. » (p. 14)

Laura Tabili nous fait une brillante démonstration de « la construction sociale de l'autre » à travers le cas des marins de commerce de couleur dans l'Empire britannique au début du vingtième siècle. Que cette population maritime ait constitué un enjeu important pour les gouvernants du plus grand domaine colonial du monde, alors à son apogée, les chiffres concernant la Première Guerre mondiale nous le montre : plus d'un million de soldats indiens engagés, dont 138 000 sur le front occidental, sans compter les travailleurs civils ; plus d'un cinquième des 15 000 marins de commerce tués à la guerre recrutés sur des contrats de travail « asiatiques ». Les colonies africaines furent sollicitées de la même manière. Par la suite, convaincus que leurs sacrifices leur conféraient des droits dans la société britannique, ces marins s'opposèrent parfois avec vigueur aux tentatives de les maintenir dans un statut inférieur.

Officiellement, ces marins bénéficiaient de la tradition de l'égalité de tous les sujets britanniques devant la loi et la justice. Dans le but de consolider l'Empire, ces droits avaient été explicitement étendus à tous les sujets coloniaux en 1910 et 1914. Mais, dans la pratique, une autre tradition, née au début du siècle et perfectionnée pour les besoins de la guerre totale, s'y opposait : celle du contrôle bureaucratique des étrangers, qui dériva vers le contrôle des citoyens britanniques d'origine étrangère puis vers celui des citoyens britanniques considérés noirs.

Les armateurs britanniques avaient très tôt saisi l'intérêt qu'ils auraient à recruter une partie de leurs équipages parmi la population des escales coloniales de leurs navires. Sur les 200 000 hommes employés par la marine marchande dans la première moitié du siècle, environ un tiers provenait de l'Afrique occidentale et orientale, de l'Inde, de la Caraïbe et de la péninsule arabe. La plupart d'entre eux, embauchés en vertu de contrats anormaux, travaillaient pour des salaires et dans des conditions bien inférieures à celles de leurs camarades de travail d'origine européenne. Les lecteurs philologues seront probablement intéressés de savoir que le mot « lascar », passé dans la langue française, désignait ces marins engagés aux termes d'un contrat codifié en 1823. Ce statut subalterne était justifié par toute une série de représentations raciales et sexuelles des marins, les uns, virils, appartenant à « une race maritime », ayant « le sel dans le sang », mais parfois ivrognes, les autres efféminés ou enfantins, diligents, sobres, obéissants, ne craignant pas la saleté. Laura Tabili note que ces stéréotypes étaient parfois utilisés par les armateurs pour remplacer des travailleurs blancs par des noirs.

Mais ces marins n'existaient pas que dans les colonies et à bord des navires. Ils avaient tendance à s'établir dans les ports du Royaume-Uni, d'où ils pouvaient, en tant que citoyens britanniques, obtenir des engagements à des conditions plus proches de celles de leurs collègues blancs. L'auteur explique alors les réactions des différentes branches de l'État britannique (l'Intérieur, préoccupé par des questions d'ordre social, le Commerce, à l'écoute des armateurs, les Colonies, responsables des promesses d'égalité faites aux sujets coloniaux), en analysant l'application du Décret de 1925 concernant les restrictions spéciales des marins de couleur étrangers. Les armateurs obtinrent toutes sortes de restrictions administratives en vertu desquelles les marins noirs britanniques étaient astreints à rester à bord des navires ancrés dans le port ou à loger dans des résidences spéciales pour marins de couleur, pouvaient être traités comme déserteurs, et devaient produire des papiers d'identité. C'est ce que Tabili appelle « la recolonisation des marins noirs » sur le sol même des Îles britanniques.

Que firent les syndicalistes face à ces pratiques ? L'auteur récuse les simplifications abusives qui blâment le Syndicat national des gens de mer sans prendre en compte le contexte. Elle montre qu'il opérait au sein d'un marché du travail déjà structuré selon des critères raciaux par les armateurs et l'État, que les prises de position xénophobes n'ont pas toujours

dominés, et qu'une lutte commune contre la discrimination fut possible à de multiples occasions. Par ailleurs les marins noirs eux-mêmes ont su profiter de ces brèches pour s'imposer sur la scène britannique, souvent avec l'aide de leurs familles. Au cours des « années 1920 et 1930, une identité multiculturelle noire britannique émergea », puis se renforça dans la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, les migrants d'après 1945 arrivèrent dans une société déjà fortement stratifiée selon des critères de race transposés de l'Empire vers la société britannique et remodelés sur place.

Le livre de Laura Tabili est solidement documenté à partir des archives publiques et syndicales britanniques et comporte une présentation des très riches débats sur la construction sociale des identités collectives (de race, de sexe, de classe, nationales) qui occupent la recherche en sciences sociales depuis une quinzaine d'années aux États-Unis et au Royaume Uni. Le groupe qu'elle a choisi d'étudier lui permet de faire appel aux problématiques de la sociologie du travail, des relations interculturelles, et de l'histoire de la colonisation. On relèvera en particulier l'idée fertile que les ports, à l'époque des empires et avant l'avènement du transport aérien, ont servi de laboratoires où furent testées différentes définitions des identités nationales et raciales qui furent appliquées ensuite à l'émigration post-coloniale.

John BARZMAN

Université du Havre