



HAL
open science

De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914)

Jacques Weber

► **To cite this version:**

Jacques Weber. De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914). *Revue d'histoire maritime*, 2011, 12, pp.91-104. 10.70551/WSPN7331 . hal-04905436

HAL Id: hal-04905436

<https://hal.science/hal-04905436v1>

Submitted on 22 Jan 2025

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Weber – 979-10-231-1766-0



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrère – 979-10-231-1762-2
Guéroul – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

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

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

**Stratégies navales et commerciales
dans l'océan Indien**

DE PONDICHÉRY À MARSEILLE,
LE COMMERCE DES ARACHIDES (1875-1914)

Jacques Weber
université de Nantes

Insignifiant depuis la reprise de possession de 1816, le commerce maritime de Pondichéry connaît un spectaculaire renouveau sous le Second Empire, bénéficiant des effets de la croissance économique mondiale. La fortune du plus important des Établissements français de l'Inde repose sur les exportations de sésame, d'indigo et de cotonnades, notamment les fameuses guinées bleues écoulées au Sénégal, ainsi que sur l'émigration des coolies indiens vers les colonies à sucre françaises. Ce *coolie trade* attire en rade des dizaines de bâtiments qui complètent leur cargaison avec les produits du sud de la péninsule.

Ce commerce d'exportation subit un sensible ralentissement dès les années 1870, avec le renversement de la conjoncture. La découverte de l'aniline chimique ruine la culture et le commerce de l'indigo ; les Britanniques, soutenus par les philanthropes et les abolitionnistes, mettant à profit les abus commis sur certaines plantations, menacent l'émigration indienne, finalement interdite ou suspendue à destination des colonies françaises entre 1876 et 1885. Enfin, l'essor de l'industrie textile pondichérienne est compromis par le renouveau du pacte colonial et des thèses protectionnistes « anticoloniales », les industriels des Vosges et de Rouen obtenant dans le cadre des lois Méline une réduction des importations de cotonnades pondichériennes dans les colonies françaises¹. Pondichéry est sauvé de la crise par l'essor soudain des exportations d'arachides, ses intérêts rencontrant à partir de 1875 ceux des industriels et négociants marseillais.

1 Pour plus de détails, voir Jacques Weber, *Les Établissements français en Inde au XIX^e siècle (1816-1914)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1988, 5 vol. (2^e édition sous presse aux Indes savantes) ; *Id.*, *Pondichéry et les comptoirs de l'Inde après Dupleix. La démocratie au pays des castes*, Paris, Denoël, 1996.

Les premiers essais de culture de l'arachide sur le territoire de Pondichéry datent de 1860. Cet oléagineux, « qui demande infiniment moins de soins tout en étant d'un rapport plus sûr et plus régulier », remplace bientôt l'indigo et s'étend sur des sols pauvres jusque-là en friche, comme « les terres rouges » de Calapet, au nord de la ville, et sur « une série de petits déserts sablonneux, le tout se chiffant par plusieurs centaines d'hectares »². Simultanément, l'arachide progresse en territoire britannique, notamment dans la région de Panruti, puis en direction de Tanjore et Madurai (voir la carte).

92

Il apparaît très vite à certains responsables du complexe industriel marseillais des huileries, savonneries et stéarineries que les approvisionnements en arachides indiennes sont plus avantageux que ceux provenant de la côte occidentale d'Afrique, depuis que l'ouverture du canal de Suez a considérablement rapproché la cité phocéenne de l'ancienne capitale de Duplex. Préalablement décortiquées, les arachides embarquées sur des voiliers à Pondichéry se desséchaient et fermentaient avant d'arriver à destination. Depuis l'ouverture du canal, les arachides du Coromandel, embarquées sur des vapeurs, arrivent à Marseille en moins de trente jours, en bon état et à moindre coût, puisque le décorticage réduit leur poids et par conséquent le prix du fret. La présence à Pondichéry de plusieurs maisons de commerce marseillaises, Beaujeu, Pernon, Gallois-Montbrun et Cie, Bayol et Cie, ne peut que favoriser ces échanges.

C'est l'huilier Charles Auguste Verminck qui lance la révolution des arachides à Marseille, en 1875, et, du même coup, assure la fortune de Pondichéry. Alors que jusque-là « la côte de Coromandel était jugée trop mal aménagée pour qu'un vapeur puisse y réaliser, dans des conditions sérieuses, des embarquements de graines oléagineuses », il y envoie avec succès deux vapeurs, le *Précurseur* et l'*America*, qui reviennent « avec leur chargement de graines d'arachides et une avance de plusieurs semaines sur les voiliers »³.

Les prix des arachides décortiquées de l'Inde sont rapidement compétitifs avec ceux des arachides en coques de l'Ouest africain. Les premières donnant 40 litres au quintal contre 30 aux secondes, le prix de revient de l'huile d'arachide

2 Louis Henrique (dir.), *Colonies et Protectorats de l'Océan Indien... L'Inde française, Exposition coloniale de 1889. Les colonies françaises. Notices illustrées*, Paris, Quantin, 1889-1890, 6 vol., t. 1, p. 414.

3 François de Muizon, *L'Industrie huilière marseillaise, 1825-1871. Le pouvoir des huiliers*, Marseille, Chambre de commerce de Marseille, coll. « Cahiers de documentation », janvier 1981, p. 25-27.

décortiquée est nettement inférieur à celui de l'huile d'arachide en coques de provenance africaine :

Années	Arachides en coques de l'Ouest africain	Arachides décortiquées de l'Inde	Prix de 100 litres d'huile. Coques (30 %)	Prix de 100 litres d'huile. Décortiquées (40 %)
1874	31,2	43	104	107
1882	30,8	28	102	68
1883	27,2	29	90	70
1884	33	29,3	110	71
1885	23	26	76	63
1886	22,5	22,5	75	54
1887	25,3	23	84	56
1888	29,2	27,5	97	68
1889	25,2	26	84	65
1890	25,2	26	84	65
1891	27,3	25	91	62
1892	26	26,5	86	66
1893	22	25	73	62
1894	17,5	20,5	58	51

Tableau n°1 : Évolution du prix des arachides et du coût théorique de 100 litres d'huile d'arachide à Marseille, 1874-1894
(En francs pour 100 kilos de graines et pour 100 litres d'huile)⁴

Un commerce d'exportation considérable

Le bas prix de revient des huiles fabriquées avec les décortiquées de l'Inde explique l'essor des importations marseillaises en provenance de Pondichéry et le déclin de l'arachide en Afrique occidentale où les paysans retournent aux cultures vivrières. Pondichéry expédie 9 740 tonnes en 1879 et 52 500, d'une valeur globale de 12 430 236 F en 1885 : « Peu de colonies françaises ont en ce moment un commerce d'exportation aussi considérable »⁵, constate alors l'inspecteur des colonies, Châtelain. En 1891, les exportations d'arachides atteignent 71 250 tonnes, ce qui représente près de 60 % du mouvement total du port de Pondichéry cette année-là.

4 Xavier Daumalin, *Marseille et l'Ouest africain. L'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX^e-XX^e siècles », 1992, p. 109.

5 Centre des archives d'outre-mer, Aix-en-Provence [CAOM], Inde 365, dossier 349, rapport de l'inspecteur Châtelain sur le commerce et l'industrie de Pondichéry, daté de Pondichéry, le 12 octobre 1884.

Année	Valeur des exportations d'arachides	Valeur totale des exportations	Mouvement commercial total	Part (%) des arachides dans les exportations	Part des arachides dans le mouvement commercial total (%)
1882	8 398 000	14 546 150	20 106 987	51,7	41,7
1884	8 728 588	19 529 593	27 379 875	44,7	31,8
1885	12 430 236	25 058 725	31 437 912	49,6	39,5
1886	10 124 436	19 382 738	23 962 627	52,2	42,2
1888	9 764 316	19 094 107	22 055 950	51,1	44,2
1890	9 901 404	14 699 436	23 753 466	67,3	41,6
1891	12 902 227	18 404 454	21 995 691	70	58,6
1892	6 456 572	12 722 486	15 864 464	50,7	40,7
1893	8 741 234	17 218 545	19 670 208	50,7	44,4
1896	1 053 845	5 556 486	7 533 518	18,9	14
1897	64 562	8 694 636	11 296 553	0,7	0,5
1898	33 434	5 776 192	7 848 246	0,5	0,4
1899	299 728	6 964 425	10 714 518	4,2	2,8
1900	2 620 750	9 811 660	13 013 390	26,7	20,1
1901	10 418 450	20 085 792	23 051 975	51,9	45,2
1902	14 508 750	24 287 479	27 759 956	59,8	52,3
1903	11 399 000	25 400 108	33 264 148	44,9	34,3
1904	14 543 667	27 849 523	32 383 481	52,2	44,9
1905	9 847 268	24 269 045	29 702 320	40	33,2

Tableau n° 2 : Importance des exportations d'arachides dans le commerce de Pondichéry (1882-1905), valeurs exprimées en francs⁶

C'est à destination de Marseille que les arachides pondichériennes sont presque exclusivement exportées :

Années	Exportations totales (en sacs)	Exportations vers Marseille (en sacs)	Part de Marseille (%)
1889	942 197	916 000	97,2
1890	668 804	644 808	96,4
1891	950 053	938 100	98,7
1893	523 234	517 638	98,8
1894	658 704	648 142	98,4
1896	131 139	127 948	97,5
1908	594 090	496 473	83,4
1909	867 158	733 147	84,5
1911	1 121 902	881 082	78,5
1912	1 217 983	956 119	78,5
1913	1 366 076	1 183 893	86,6

Tableau n° 3 : le débouché marseillais⁷

6 CAOM, Inde 347, dossier 194, rapport de l'inspecteur Arnaud du 15 mars 1900 (pour les années 1883-1899) ; Fernand Korchia, *La Représentation politique des Établissements français dans l'Inde de 1870 à 1914*, mémoire de maîtrise d'histoire, université de Provence, 1974 (pour les années 1900-1905).

7 Tableau construit à partir des statistiques tirées des années concernées des *Annuaire des Établissements français dans l'Inde*.

Grâce à ce partenariat avec Marseille, Pondichéry bourdonne comme une ruche du lever au coucher du soleil : les particuliers louent avantagusement le moindre local, aussitôt transformé en atelier de décorticage ou en entrepôt. On évalue à quatre-vingts le nombre des maisons « accommodées en magasins », auxquelles s'ajoutent les douze magasins généraux construits par la Banque de l'Indochine. Les maisons de commerce locales sont toutes impliquées dans ces activités, qui donnent du travail à des centaines de coolies chargés de la manutention, et aux castes de macouas, pêcheurs et bateliers, qui assurent le transfert à bord des bâtiments qui attendent en rade. Une centaine de « chelingues »⁸ sont affectées au transport des balles. Elles chargent sur le rivage ou sur le *pier*. L'utilisation de ce « pont-débarcadère », inauguré en 1865, coûte certes six « annas »⁹ pour trente balles de 80 kilos chacune, soit la cargaison d'une chelingue, mais elle facilite le franchissement de la barre. Le *pier* est équipé de deux grues à bras l'une d'une tonne et demie et l'autre de deux tonnes et demie. Jugé vétuste et insuffisant, cet outillage est remplacé en 1910 par la chambre de commerce de Pondichéry, qui a obtenu la concession de l'exploitation du *pier* : une grue électrique de cinq tonnes et trois treuils roulants électriques de la puissance d'une tonne et demie chacun sont installés. De plus, trois voies decauville de 0,60 mètre permettent de transporter les oléagineux des quais vers le *pier*.

À Marseille, les sésames résistent longtemps, leurs importations en provenance de Chine, d'Inde et du Levant, passant même de 78 000 tonnes en 1870 à 100 000 tonnes en moyenne entre 1880 et 1886. Mais en 1888, « les arrivages d'arachides supplantent en tonnage les importations de sésame ». Désormais l'arachide est la « graine reine »³. Dans la relation bilatérale qui se développe, la dépendance de Marseille est moins forte que celle de Pondichéry. Néanmoins, en 1894, sur 133 000 tonnes d'arachides importées par Marseille, 51 851, soit 39 %, proviennent de Pondichéry. Désormais, le destin des deux villes est lié. C'est ensemble qu'elles affrontent les difficultés des années 1890.

LES CRISES DES ANNÉES 1890

La bataille pour la franchise

Les intérêts communs aux deux villes sont menacés par le regain en métropole des thèses protectionnistes. Désireux de dénoncer les traités de commerce avec les pays étrangers, le gouvernement envisage notamment la taxation des

8 Embarcation à fond plat, dont les bordages sont cousus, permettant le franchissement de la barre.

9 Un seizième de roupie.

oléagineux étrangers et l'assimilation douanière des colonies à la métropole. Les arachides anglo-indiennes expédiées depuis Pondichéry pourraient ainsi être doublement taxées, à leur entrée sur le territoire de l'Établissement et à leur entrée en métropole. Le savonnier et brasseur d'affaires marseillais, Jules Charles-Roux, dénonce le projet gouvernemental, « particulièrement dangereux et funeste pour nos colonies du Sénégal et des Indes »¹⁰, et, bien sûr, pour l'industrie marseillaise. Lorsque la discussion sur le tarif douanier s'ouvre, le 28 avril 1891, la Chambre de commerce souligne les enjeux pour Marseille, soit « une ère nouvelle de sécurité et de progrès successifs », soit « un état de souffrances imméritées et de décadence irrémédiable »¹¹. Malgré les pressions du lobby protectionniste, tout particulièrement des cultivateurs de lin, de colza et d'œillette du nord de la France, les députés se prononcent en faveur de l'admission en franchise des oléagineux le 18 juin 1891.

96

Le vote de l'amendement Waddington au Sénat remet tout en cause en rétablissant la taxation des oléagineux étrangers. Il est à l'origine d'une manifestation gigantesque, aux abords de la Bourse de Marseille, le 14 décembre 1891, une véritable « mer humaine » pour *Le Petit Marseillais* du lendemain. Pour la défense des 11 000 emplois du complexe oléagineux phocéén, 25 000 personnes se seraient rassemblées, selon *Le Sémaphore de Marseille* du 15 décembre : « des négociants, des courtiers, des employés, des ouvriers et même des ouvrières appartenant à l'industrie de l'huilerie ». Cette mobilisation de la population de Marseille et l'éloquence de ses élus finissent par l'emporter : le projet de franchise est finalement voté en dernière lecture à la Chambre par 284 voix contre 237. L'industrie marseillaise est sauvée, ainsi que le commerce de Pondichéry.

La crise de l'arachide

En 1891, le partenariat Pondichéry-Marseille est à son apogée avec plus de 950 000 balles expédiées, d'une valeur de près de 13 millions de francs. Or, en 1896, les exportations pondichériennes ne représentent plus que 1 053 845 F. Elles s'effondrent à 64 562 F en 1897 et 33 434 F en 1898. En quelques années, les champs sont devenus totalement improductifs sur l'ensemble du Coromandel. « La faible quantité récoltée en 1897 et 1898 a pu à peine suffire à la consommation locale et n'a donné lieu à aucune exportation », déplore le gouverneur Rodier¹². À Pondichéry, la crise provoque de nombreuses faillites

10 « Un nouveau tarif de douanes », *Le Sémaphore de Marseille*, 10 avril 1891, cité dans Xavier Daumalin, *Marseille et l'Ouest africain*, op. cit., p. 140.

11 « Lettre de la Chambre de commerce », *Le Sémaphore de Marseille*, 30 avril 1891, cité dans *Marseille et l'Ouest africain*, op. cit., p. 141.

12 François-Pierre Rodier, *Exposé de la situation de la colonie en 1898, précédé du discours prononcé par M. Rodier, gouverneur des Établissements français dans l'Inde, le 28 novembre 1899, à la séance d'ouverture du conseil général*, Pondichéry, Impr. du Gouvernement, 1899, p. 42.

et fait prendre conscience des dangers du « mono commerce ». À Marseille, ses effets, moins graves certes, sont néanmoins sensibles : les importations d'arachides tombent à 8 300 tonnes en 1897 et 5 400 en 1898, contre 13 300 en 1894. Contrairement aux premières conjectures, la chute des rendements n'est pas due à l'épuisement des sols, mais à la dégénérescence de la graine : « Une culture imprévoyante, ne songeant jamais au lendemain, avait, par une vile cupidité, fatigué la graine, à laquelle on ne s'était soucié d'apporter ni repos ni engrais »¹³.

En 1898, la graine du Mozambique est introduite à Pondichéry par « un voyageur venu de l'île Maurice »... « Des essais timorés » donnent d'assez bons résultats. Les chambres d'agriculture et de commerce décident néanmoins d'essayer d'autres graines, celles de Bombay et du Sénégal. Un champ d'une superficie d'un hectare est « apprêté [...] labouré et fumé en temps opportun et partagé en trois parties égales ». Trois variétés sont ensemencées le 3 septembre 1898. La récolte effectuée les 5 et 6 janvier 1899 donne des résultats édifiants :

Graine de Bombay :	21 livres ;
Graine du Coromandel :	41 livres ;
Graine du Sénégal :	632 livres.

« Le résultat était concluant » pour le gouverneur Rodier, d'autant plus que, « contrairement à la graine du Mozambique, la Sénégalaise est susceptible, par sa nature, de supporter un long magasinage ; la trituration donne une huile limpide, exempte de rancidité et se décantant très vite ; elle fournit enfin un tourteau excellent »¹⁴. Soixante tonnes de semences du Sénégal sont importées et cédées aux agriculteurs de la colonie. Le gouvernement britannique imitant cette initiative, les exportations reprennent dès 1900, ce dont se réjouissent les milieux d'affaires marseillais. « L'année 1900, note un huilier, est intéressante parce que les arachides décortiquées de Coromandel, dont l'absence presque complète avait beaucoup contribué à rendre difficile l'alimentation de nos usines depuis plusieurs années, réapparaissent sur le marché en quantité sérieuse. À partir de ce moment, les récoltes que l'introduction des semences de Mozambique [du Sénégal, en réalité] a rendues plus régulières et plus saines iront en augmentant chaque année et on peut prévoir le moment où ces graines formeront le principal aliment de nos huileries »³.

¹³ *Ibid.*, p. 42-43.

¹⁴ *Ibid.*, p. 44.

Depuis 1885, sept maisons créoles de Pondichéry sont spécialisées dans les exportations d'oléagineux : Beaujeu, Gallois-Montbrun et Cie, Hécquet, Poulain et Cie, E. Poulain Aîné et Cie, Pernon, Bayol et Cie et A. Prudhomme et Cie, auxquelles il faut ajouter la société d'Ambagaram Mourouguesachetty. De dimensions modestes, toutes doivent emprunter auprès de la Banque de l'Indochine pour pouvoir réaliser leurs opérations.

98 Banque d'émission, de prêt et d'escompte pour la Cochinchine et l'Inde française, la Banque de l'Indochine est créée par le décret du 21 janvier 1875. Ses débuts à Pondichéry sont difficiles, en raison de la concurrence des puissantes banques de Madras. Pourtant, peu à peu, elle gagne la clientèle des exportateurs d'arachides. Bien que son taux d'intérêt, qui varie de 7 à 9 %, soit toujours un peu plus élevé que celui de ses rivales anglo-indiennes, elle présente l'avantage d'être installée sur le lieu même des transactions. Grâce au commerce des arachides, les opérations auxquelles elle se livre, dépassent les 53 millions de francs en 1885 et approchent 59 millions en 1886.

La crise l'affecte directement : quatre négociants, qui comptaient parmi ses clients, font faillite, parmi lesquels Ambagaram, dont le passif s'élève à 124 129 roupies le 20 juillet 1896. Les autres doivent suspendre leurs affaires parce qu'elle leur refuse toute avance : « [des] traites qu'elle avait escomptées ayant été protestées parce que les marchandises dont elles devaient assurer le remboursement contenaient 50 % de matières étrangères... » « De pareils procédés, [qui] font le plus grand tort au commerce local »¹⁵, incitent la Banque, dont le volume des opérations n'excède pas 17 millions entre 1896 et 1901, à porter son taux d'intérêt à 11 % lorsque les exportations reprennent, ce qui est considérable pour des maisons qui, comme celles de Pondichéry, vivent au jour le jour. Très vite, celles qui ont survécu à la crise doivent abandonner le commerce des arachides à de « richissimes maisons étrangères [...] qui opèrent avec leur propre argent et de ce fait peuvent vendre à meilleur marché »¹⁶ : il s'agit de Best and Company de Madras, de la société suisse Volkaert, qui s'établit à Pondichéry en 1902, et surtout, à partir de 1904, de la maison grecque des frères Ralli, qui contrôle 169 succursales en Inde. Bien évidemment, les petits négociants pondichériens ne sont d'aucun poids devant le chef de ce réseau,

15 CAOM, Inde 347, dossier 194, rapport de l'inspecteur Arnaud du 15 mars 1900 sur la situation économique de la colonie.

16 Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », *Bulletin du Comité de l'Asie française*, mai 1905, n° 50, p. 188.

dont « une lettre d'introduction [...] est, en certains endroits, plus efficace que celle du vice-roi »¹⁷.

Comme l'industrie textile, qui, à l'exception de l'usine des frères Gæbelé, est aux mains de sociétés britanniques, notamment l'Anglo-French Textile Company, le commerce des arachides passe à des capitalistes étrangers. La marine marchande française se désintéressant par ailleurs de ce trafic, le transport est assuré par des bâtiments britanniques. Ainsi, ce fructueux commerce entre deux ports français, Pondichéry et Marseille, est, au début du xx^e siècle, entièrement accaparé par les étrangers.

Le transport : un monopole britannique

« On ne peut s'empêcher de déplorer cette désertion de notre marine marchande sur un point appartenant à la France », écrit-on en 1889, date à laquelle trois navires français sur trente participent au transport des arachides de Pondichéry à Marseille. « C'est par l'entremise des courtiers de Bombay que se font le plus habituellement les affrètements ; mais si les armateurs français se mettaient en mesure de lutter contre la concurrence étrangère, les négociants de Pondichéry seraient heureux de s'adresser directement à eux, évitant de la sorte un courtage inutile »¹⁸.

Le docteur Valentino, qui a vu un bâtiment des Messageries maritimes à Pondichéry en 1903, « aucun en 1904 », estime au contraire que « les négociants pondichériens ne font rien pour attirer les bateaux français dans leur port ». Les plus influents représentent en effet les compagnies de navigation britanniques, Gordon Woodroff, Asiatic Company et British India Company. Tous ont évidemment intérêt « à amener le fret aux compagnies qu'ils représentent puisqu'ils ont des émoluments en proportion de ce fret et aussi, pour eux-mêmes, des tarifs de faveur ». Il n'est guère douteux, estime le docteur Valentino, que « les bateaux français viendraient à Pondichéry si Pondichéry leur demandait de venir et assurait le fret ». Les bâtiments des Chargeurs réunis et des Messageries maritimes, qui rentrent d'Indochine avec des chargements de riz insuffisants, ne demanderaient qu'à compléter leur cargaison à Pondichéry avec des arachides¹⁹.

En fait, on constate ailleurs en Asie les mêmes carences qu'en Inde : en Chine, par exemple, où les missionnaires et les diplomates français sont nombreux, le commerce de leur nation fait preuve d'une timidité qui contraste avec le dynamisme des Allemands, des Japonais, des Américains et surtout des

17 Joseph Chailley, *L'Inde britannique, société indigène, politique indigène, les idées directrices*, Paris, Armand Colin, 1910, p. 103.

18 *Exposition coloniale de 1889, op. cit.*, p. 404.

19 Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », art. cit., p. 190.

Britanniques. Sans doute des siècles de mercantilisme et de protectionnisme ont-ils, en France, paralysé les initiatives.

Certaines années, les steamers des compagnies britanniques assurent plus de 90 % du transport entre Pondichéry et Marseille :

Années	Steamers français	Steamers britanniques	Divers	Total	Steamers britanniques Pourcentage
1889	3	27	0	30	90%
1890	2	22	0	24	91,6%
1891	4	28	0	32	87,5%
1893	1	20	0	21	95,2%
1894	2	18	0	20	90%
1895	0	9	1	10	90%
1908	2	32	1	35	94,1%
1909	2	32	1	35	91,4%
1911	3	41	10	54	75,9%
1912	1	43	7	51	84,3%
1913	1	38	14 ²⁰	53	71,7%

100

Tableau n° 4 : Le monopole britannique du transport

Les progrès des ports britanniques du Coromandel

Dès 1887, on se préoccupe à Pondichéry de la concurrence des ports anglo-indiens du sud du Coromandel, plus proches des zones de production des arachides et desservis par le South Indian Railway. Cuddalore n'est qu'à 145 km de Tanjore, où la culture connaît un essor notable, alors que Pondichéry, en raison du détour de la voie ferrée par Villupuram (voir la carte), est à 232 km. Convaincus que Cuddalore, notamment, ne tardera pas à « absorber le mouvement maritime de notre principal Établissement », des négociants pondichériens songent à y établir leurs affaires²¹. L'administration française parvient à empêcher cet exode et à maintenir l'avantage de Pondichéry en supprimant divers droits sur les oléagineux, dont les taxes de quai et de mesurage.

Au lendemain de la grande crise de l'arachide, le trafic, qui est monopolisé par des maisons étrangères et par les navires marchands britanniques, se déplace progressivement de Pondichéry vers des ports situés plus près des grands centres de production du sud. En 1902-1903, date à laquelle les Marseillais importent 1 154 000 balles du Coromandel, 73 % proviennent encore de Pondichéry, mais, fait nouveau, 27 % ont été embarquées à Cuddalore et Porto-Novo. La progression des ports britanniques du sud est spectaculaire dans les années qui suivent la crise²² :

²⁰ Cinq navires autrichiens, trois hollandais, deux allemands, deux norvégiens, un danois et un italien.

²¹ CAOM, Inde 363, lettre du gouverneur Manès du 28 février 1887.

²² Voir le graphique.

Années	Pondichéry Sacs	%	Cuddalore	Porto-Novo	Nagappattinam	Madras	Total
1899-1900	178 600	52,9	151 151	0	0	7 864	337 615
1900-1901	424 361	51,4	396 471	0	0	4 346	825 178
1901-1902	887 017	56,1	692 280	0	0	1 720	1 581 017
1902-1903	846 240	51	709 731	6 569	85 159	9 143	1 656 842
1903-1904	742 060	41	635 643	94 226	297 422	37 449	1 806 800
1904-1905	407 561	31,7	574 508	139 991	129 824	31 822	1 283 706
1905-1906	522 361	36	395 239	304 273	228 513	0	1 450 386

Tableau n° 5 : Exportations d'arachides des différents ports du Coromandel (en sacs)²³

En 1906, on estime que l'exportation par Pondichéry, plutôt que par Cuddalore, des arachides produites autour de Tanjore a coûté 42 539 roupies au commerce : il va de soi qu'une telle situation ne s'éternisera pas. Pour enrayer la progression des ports anglo-indiens, le gouvernement français songe à une ligne directe entre Pondichéry et Tiroupapalyour, gare située à 2 km de Cuddalore, qui permettrait d'éviter le long détour par Villupuram. Le surcoût serait alors réduit de 42 539 roupies à 20 474. Comme les opérations de chargement sont plus rapides et les droits portuaires moins élevés à Pondichéry, la Chambre de commerce de cet Établissement est convaincue que les trois cinquièmes du commerce de Cuddalore pourraient s'y détourner.

En 1896, l'ingénieur Fontaneilles juge la réalisation de cette ligne « urgente pour la prospérité de la colonie »²⁴. Après de nombreux retards, dus à la crise de l'arachide, puis à l'obstruction du conseil général aux mains des traditionalistes hindous, la loi du 1^{er} avril 1906 autorise la colonie à contracter un emprunt de 4 380 000 F : 3 millions serviront à construire le chemin de fer ; le reste sera utilisé pour l'aménagement du port de Karikal et des travaux d'adduction d'eau à Pondichéry et Chandernagor. Le taux d'intérêt est fixé à 3,80 %, et l'emprunt est remboursable en vingt-cinq annuités de 274 500 F, mais, jusqu'en 1920, la colonie n'aura à verser que 24 500 F, la métropole prenant à sa charge l'essentiel de la dette. C'est de sa part « une marque de sollicitude »²⁵ exceptionnelle.

Les autorités de Pondichéry et Paris ont cependant fait preuve d'une étonnante naïveté. Conformément aux prévisions du docteur Valentino, le gouvernement britannique, « trop avisé pour béatement nous regarder faire » et permettre qu'un port français prospère au détriment des siens, impose, pour le passage de la ligne sur son territoire, des conditions à ce point inacceptables qu'elles

23 « Le développement de l'Inde française », *La Dépêche coloniale illustrée*, n° du 30 septembre 1907. Pour Madras : Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », art. cit., p. 191.

24 Édouard Payen, « Nos Établissements de l'Inde », *Bulletin du Comité de l'Asie française*, mars 1904, n° 36, p. 149.

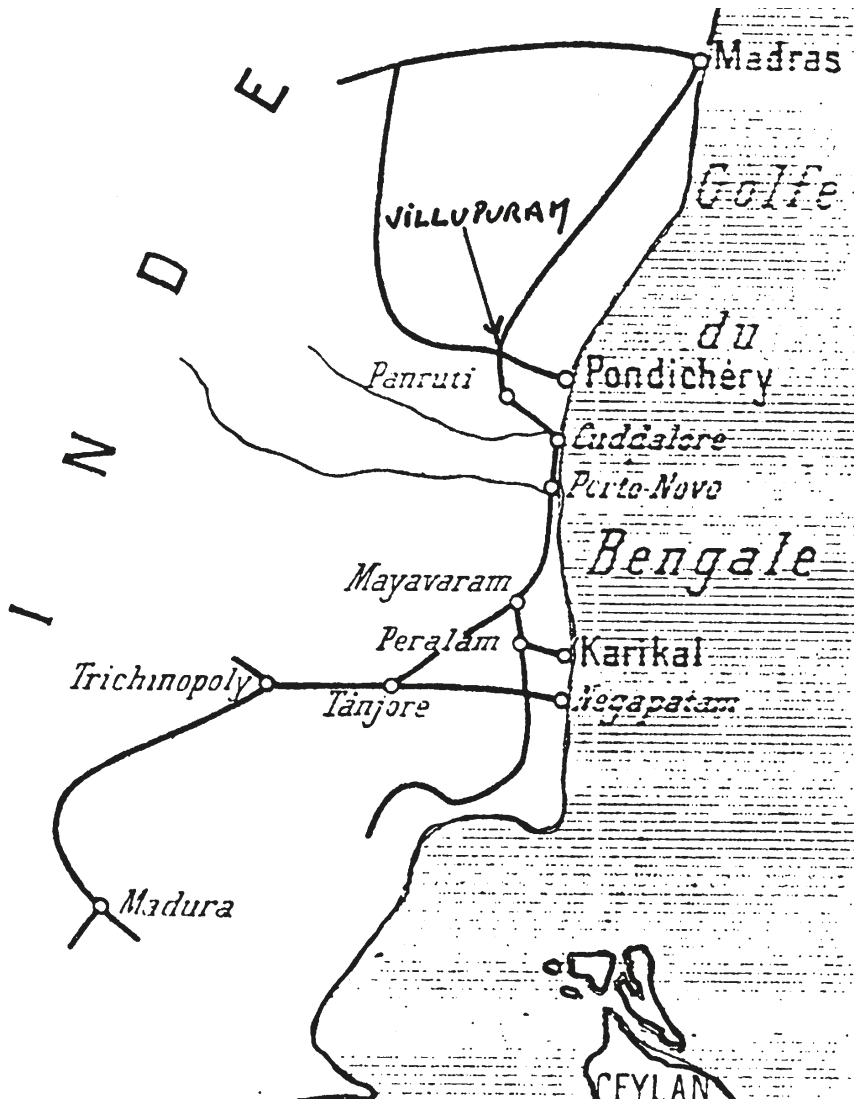
25 « Le développement de l'Inde française », art. cit.

équivalent à « un refus formel ». Le 15 janvier 1909, au terme de longues et vaines négociations, le ministre des Colonies, Milliès-Lacroix, décide l'abandon pur et simple du projet. Pondichéry se retrouve sans chemin de fer, mais avec 3 millions dont nul ne sait que faire. Une loi du 11 avril 1910 autorise la colonie à utiliser ces fonds en travaux de viabilité et d'irrigation, en œuvres d'assistance médicale et en constructions scolaires, mais, lorsque la Première Guerre mondiale éclate, rien n'a encore été réalisé.

102 Sans doute les Français ont-ils renoncé à l'Inde depuis longtemps, et les avanies que les Britanniques leur font subir n'y invitent-ils pas à l'investissement. D'autres raisons expliquent cependant que le commerce des arachides entre deux ports français, Pondichéry et Marseille, soit monopolisé par des maisons et compagnies étrangères, alors qu'exceptionnellement, toutes les conditions étaient réunies pour que se dessine un grand courant d'affaires : la priorité que les Français accordent à l'Afrique aux dépens de l'Asie – *Lâchons l'Asie, prenons l'Afrique*, lance Onésime Reclus²⁶ –, les insuffisances de la marine marchande française, et surtout le manque d'initiative, la frilosité des milieux d'affaires français, habitués à la protection de l'État, qui est leur Providence, quand les Britanniques attendent du leur qu'il ne se mêle surtout pas de leurs affaires : « Les Anglais se plaignent d'être trop, les Français trop peu gouvernés ; les Anglais disent : *notre consul se mêle de tout* ; les Français : *notre consul ne se soucie de rien* », résume le baron von Hübner, alors que, dans le cadre de sa *Promenade autour du monde*²⁷, il visite Shanghai. En Inde, plus qu'en Chine, « la différence entre le génie du peuple français et les fils de la vieille Angleterre [s'impose] à l'observation du voyageur », et elle est à l'avantage de ces derniers.

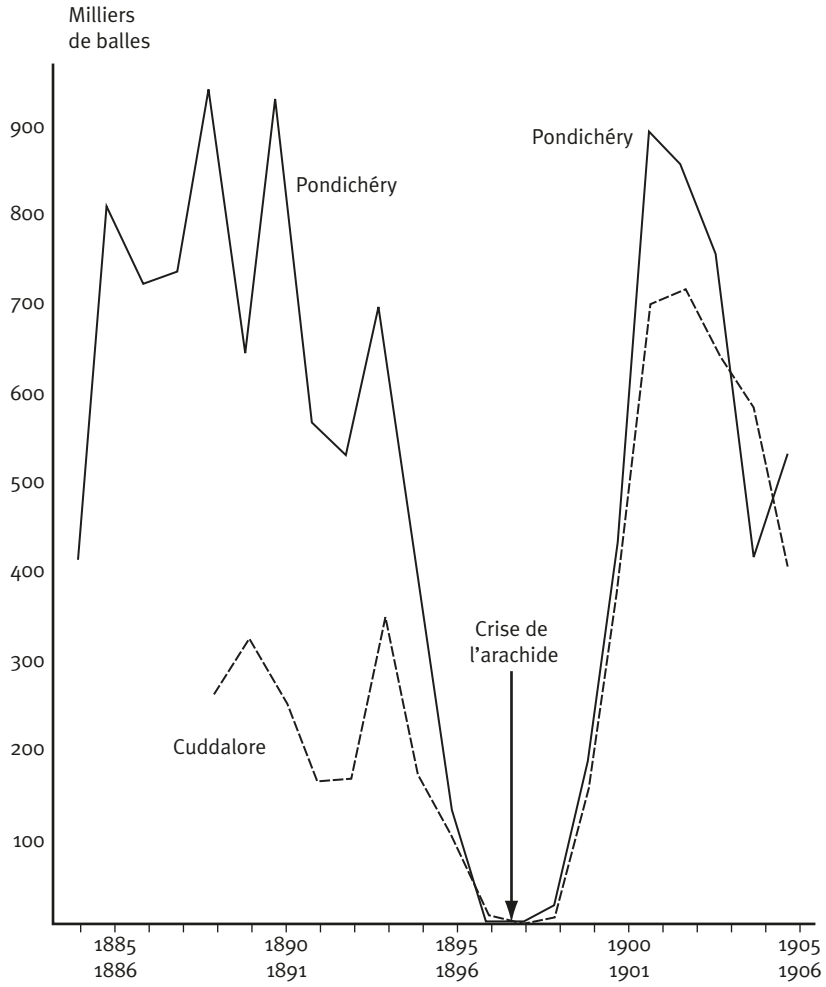
26 Onésime Reclus, *Lâchons l'Asie, prenons l'Afrique*, Paris, Librairie universelle, 1904.

27 Joseph Alexander Von Hübner, *Promenade autour du monde*, 1871, Paris, Hachette et Cie, 1873, 2 vol.



Culture de l'arachide et chemins de fer dans la région de Pondichéry²⁸

²⁸ Charles Valentino, « Le commerce des arachides à Pondichéry », art. cit., p. 191.



Le commerce des arachides à Pondichéry et Cuddalore
(1885-1886 – 1905-1906)