

## Le commerce d'Inde en Inde de Pondichéry au XIX<sup>e</sup> siècle

**Jacques WEBER**

UFR d'Histoire et Sociologie

Université de Nantes – BP 81227

44312 – NANTES Cedex 3

**Résumé :** Le commerce d'Inde en Inde, qui s'étend alors de la mer Rouge à la Chine, fait la fortune de Pondichéry à l'époque de Dupleix. Il est ruiné dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle par le cordon douanier avec lequel les Britanniques étranglent les comptoirs français ainsi que par les prohibitions dont le système de l'Exclusif frappe les marchandises importées de Pondichéry à leur entrée en France et dans les colonies françaises. La libéralisation des tarifs douaniers britanniques, puis français sous le Second Empire, provoque un net regain. Pondichéry redevient l'entrepôt des productions du sud de l'Inde et un important port de redistribution : les guinées bleues, fabriquées avec du coton importé et teintes à l'indigo à Pondichéry, peuvent de nouveau envahir le marché colonial. La tentation protectionniste, concrétisée par la loi Méline de 1892, dont les effets se conjuguent à ceux de l'India Act de 1894, brise définitivement l'essor de ce commerce.

**Mots-clés :** Océan Indien. Inde. Pondichéry. Colonies. Commerce. Droits de douane.

**Abstract :** The country trade, which then stretched from the Red Sea to China, made Pondicherry's fortune in Dupleix's time. It was ruined in the first half of the nineteenth century by the tariff barrier with which the British crippled the french settlements and by the prohibitions against goods imported from Pondicherry to French ports and French colonies. The liberalization of the British and French customs duty under the Second Empire caused an important renewal. Pondicherry became again the warehouse of South India and an important redistribution port : for example, the "Guinées bleus", made of imported cotton and dyed with indigo, invaded the French colonial market again. The protectionist temptation, which took shape with the Meline law of 1892, the effects of which were increased by the India Act of 1894, broke for good the expansion of this trade.

**Key words :** Indian Ocean. India. Pondicherry. Colonies. Trade. Customs duties.

À la veille de la reprise de possession de Pondichéry, occupé par les Britanniques pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, Louis XVIII rappelle au comte Dupuy, appelé à gouverner les Établissements français, que « le commerce se fait aux Indes de deux manières :

1 - par des bâtiments expédiés d'Europe qui vont charger sur les deux côtes (Coromandel et Malabar) ou au Bengale et qui effectuent leur retour en Europe ;

2 - par des bâtiments qui vont d'une côte à l'autre ou se désarment dans nos divers établissements. Ce dernier commerce est connu plus particulièrement sous la dénomination de commerce d'Inde en Inde, et s'étend d'un côté jusqu'au golfe Persique et la mer Rouge et de l'autre jusque sur les côtes du royaume d'Ava, du Pégou, de la Cochinchine et dans les Détroits »<sup>(1)</sup>.

Sur ce commerce d'Inde en Inde ou *country trade*, s'étaient édifiées au XVIII<sup>e</sup> siècle de solides fortunes, dont celles des Dupleix et La Bourdonnais. Il s'étendait alors de Moka et Bassora à l'ouest, à Canton et Manille à l'est. Depuis Pondichéry, des quantités « très considérables de toiles mousselines et autres objets manufacturés au Bengale et sur les côtes de la presqu'île de l'Inde »<sup>(1)</sup> furent même envoyées à Manille et de là à Acapulco pour l'approvisionnement du Mexique.

Ainsi que le montrent ses instructions au comte Dupuy, le gouvernement de la Restauration est convaincu que le commerce d'Inde en Inde peut rendre à Pondichéry, bien situé au cœur de l'océan Indien, et dont la rade foraine est la meilleure de la côte sablonneuse et rectiligne de Coromandel, le rôle de port de concentration des marchandises de l'Orient, qui fit un temps sa fortune au siècle précédent. Ces espoirs

sont rapidement déçus, le protectionnisme tant métropolitain que britannique multipliant les obstacles aux échanges avec les colonies françaises et les territoires soumis à l'autorité de l'*East India Company* (EIC).

## **I - UN COMMERCE VICTIME DU PROTECTIONNISME**

### **A - L'Exclusif : un obstacle aux relations avec Bourbon**

L'Exclusif est rétabli dès le début de la Restauration. « Les colonies n'étant établies que pour l'utilité de la métropole »<sup>(2)</sup>, qu'elles sont destinées à enrichir, celle-ci se réserve le monopole du commerce avec elles. L'Exclusif repose sur les principes suivants : le marché des colonies est réservé aux industries métropolitaines et par conséquent interdit aux étrangers ; les colonies ne peuvent pas se doter d'industries susceptibles de concurrencer les industries métropolitaines ; les productions coloniales autorisées ne doivent pas servir à enrichir une nation étrangère et sont en conséquence exportées en totalité vers la métropole ; les productions coloniales bénéficient à leur arrivée dans un port français d'un régime préférentiel, soit la franchise, soit des droits de douane très faibles ; toutes les relations commerciales entre la métropole et la colonie doivent s'effectuer par bateau français : c'est le monopole du pavillon.

Ce système constitue un obstacle au développement agricole, industriel et commercial des colonies, et notamment des comptoirs de l'Inde. Les sucres de qualité, produits à Pondichéry par quelques audacieux planteurs en 1828 et 1829, sont prohibés à leur arrivée à Nantes, où les sucres antillais et réunionnais ont la préférence. Les fameuses guinées bleues<sup>(3)</sup> de Pondichéry, utilisées au XVIII<sup>e</sup> siècle comme marchandises de traite sur la côte d'Afrique, et désormais troquées aux escales du Sénégal contre la gomme, doivent faire un détour par Marseille, Bordeaux et Nantes pour y être "francisées". Le commerce avec Bourbon est contrarié par le monopole du pavillon : faute de bâtiments français dans l'océan Indien, les négociants pondichériens n'ont d'autre solution que d'embarquer leurs marchandises sur des navires anglais. Ainsi introduites, elles sont taxées à l'arrivée. C'est le cas des cotonnades destinées à l'habillement des Noirs. En 1817, le capitaine Cordier explique qu'« on n'expédie pas de toiles bleues pour Bourbon parce qu'elles payent 12 % pour y entrer par les bâtiments étrangers et comme Pondichéry ne fait de commerce que par les navires anglais, il s'ensuit qu'il n'en envoie pas »<sup>(4)</sup>.

À partir de 1826, toutes les toiles de coton, y compris celles introduites par des navires français, sont frappées d'un droit de 20 % à leur entrée à Bourbon : elles ne concurrenceront plus les textiles de Rouen et des Vosges. Sont par ailleurs interdits dans l'île, la soie non écruée, les soieries, les châles du Cachemire, les tissus en poil ou laine, la porcelaine, la poterie, le papier, et enfin « les meubles et les chaussures qui étaient une des branches les plus productives de l'industrie de Pondichéry »<sup>(5)</sup>. Alors que se trouve brutalement interrompu tout un courant d'échanges avec Saint-Denis, Pondichéry trouve quelques compensations à Maurice, où ses toiles bleues ne sont soumises qu'à « un droit modéré de 6 % ». Les toiles à voile d'une qualité exceptionnelle que Th. Blin fabrique à Pondichéry à partir de 1843 sont prohibées à Bourbon et « traitées plus favorablement à Maurice », ce que le gouverneur Pujol trouve « extraordinaire »<sup>(6)</sup>. Dès 1839, on admet à Paris que l'établissement de « droits d'entrée moins onéreux » dans l'île permettrait d'établir des échanges commerciaux plus fructueux entre les deux colonies tout en mettant fin « à la détresse de notre établissement de Pondichéry »<sup>(7)</sup>.

### **B - Le cordon douanier britannique**

Destructeur de l'économie coloniale, l'Exclusif n'est pas entièrement appliqué aux comptoirs de l'Inde : « le régime en question y est d'ailleurs tout à fait impraticable à cause des facilités que les frontières ouvertes de tous les côtés [présentent] à l'introduction frauduleuse des marchandises étrangères prohibées »<sup>(8)</sup>. Par ailleurs, les comptoirs ne peuvent offrir, « vu le peu d'importance et la nature de leur population, que des débouchés insuffisants aux produits du sol et des manufactures du royaume ». En conséquence, la franchise des ports français en Inde peut être proclamée dès 1817. À compter de cette date, ils reçoivent des navires de toutes nationalités et commercent avec tous les ports étrangers de l'océan Indien.

Ne pouvant admettre, sur les flancs de ses possessions, un port franc qui drainerait, aux dépens de Madras, tout le commerce du sud de l'Inde, l'EIC promulgue deux règlements, les 1er mars 1817 et 10 avril 1819, frappant d'un double droit de 16 % toutes les marchandises quittant ses possessions pour un Établissement

français ou y entrant en provenance de l'un de ces territoires. Ce double droit, qui frappe ces marchandises même quand elles sont transportées sous pavillon britannique, est discriminatoire puisque les Arabes de Mascate, les Birmans du Pégou, les Chinois de Canton, les Hollandais de Java, de Bornéo, des Célèbes et des Moluques, et les Portugais de Goa ne sont soumis qu'à un droit "simple" de 8 %, quand ils recourent au pavillon britannique. La France rappelle que le traité de Paris du 30 mai 1814 lui accorde la clause de la nation la plus favorisée : en vain.

C'est bien « contre le commerce français que sont dirigés les règlements de la présidence du Fort Saint-George et qui équivalent à une prohibition »<sup>(9)</sup>. Ils n'ont d'autre but que de couper Pondichéry de son arrière-pays et des destinations côtières traditionnelles de ses caboteurs. La correspondance échangée par les agents de l'EIC confirme que cette réglementation est "*calculated to affect very materially the French commercial interests*"<sup>(10)</sup>.

### C - Des projets pour ranimer le *country trade*

En 1823, Villaret de Joyeuse, chargé d'une mission d'inspection à Pondichéry, propose de rendre vie au commerce d'Inde en Inde, entravé par les régimes commerciaux français et britannique, en recherchant de nouvelles destinations, en Birmanie notamment, l'une des rares régions échappant encore à la domination de l'EIC "du cap de Bonne-Espérance à la côte de Sumatra". Au XVIII<sup>e</sup> siècle, Duplex avait obtenu divers avantages du roi du Pégou, notamment l'autorisation d'établir des chantiers navals à Rangoon. « Les négociants français seraient beaucoup mieux accueillis que nos heureux et puissants rivaux, dont la politique astucieuse, source première de leurs grands succès, a excité la défiance et la haine des souverains ». Outre le teck, le commerce français « y trouverait un débouché considérable pour les produits de notre sol et de nos manufactures [...] Pondichéry, en devenant l'entrepôt de ce commerce reprendrait un peu de vie »<sup>(11)</sup>. Il ne sera donné aucune suite à ce projet. Celui du capitaine de Saint-Simon, visant à occuper, au profit du commerce français dans ces régions, les îles Nicobar, « position militaire qui commande les détroits »<sup>(12)</sup>, finit également dans les tiroirs du ministère de la Marine.

Les milieux d'affaires, soutenus par l'administration locale, multiplient les démarches en vue de rendre à Pondichéry le statut qui fut le sien au siècle précédent de port de concentration des marchandises de l'Orient, destinées à être réexportées vers la France. En 1845, le négociant Frion demande d'étendre à ce port le bénéfice des ordonnances des 2 juillet 1835 et 6 mai 1841 admettant à une réduction du cinquième des droits à l'importation en France tous "les produits naturels" des pays d'Extrême-Orient situés à l'est du 106<sup>e</sup> méridien<sup>(13)</sup>. Le gouverneur Pujol est convaincu que, grâce à cette mesure, les navires français viendraient prendre à Pondichéry devenu, grâce au cabotage, un immense entrepôt des richesses de l'Asie orientale, les marchandises qu'ils vont chercher à l'est des Détroits<sup>(14)</sup>. Moins d'un an plus tard, le négociant nantais Lecour dénonce l'énormité des droits qui frappent en France le poivre, la cannelle, le café, le sésame et le coton. Ils équivalent « à une véritable prohibition tournant, pour les sésames au profit de l'Égypte, pour les cotons à l'avantage des États-Unis et de leur marine ». En libéralisant les tarifs, le gouvernement français rendrait vie à "l'entrepôt pondichérien", que le cabotage remplirait des productions de la région, et donnerait aux navires français « la faculté de compléter leur chargement en peu de temps »<sup>(15)</sup>. Au moment où Lecour formule ces demandes, la révolution libre-échangiste est en marche.

## II - LA PARENTHÈSE LIBÉRALE ET LE RENOUVEAU DU COMMERCE D'INDE EN INDE

### A - La révolution douanière

Cause de sa "nullité commerciale", le cordon douanier qui étrangle Pondichéry depuis 1817 est desserré à partir de 1846. L'Act VI du 4 mars 1848, édicté par le gouvernement de Calcutta, stipule qu'à compter du 25 mars les droits d'importation et d'exportation dans les ports anglo-indiens seront les mêmes pour tous les pavillons : la mesure rend vie au cabotage franco-indien. Simultanément, les droits sont sensiblement réduits à l'entrée des territoires français enclavés dans ceux de la Compagnie. Ils ne sont pas supprimés, comme le demandent le commerce et les autorités françaises, car, dans ce cas, le mouvement commercial des ports britanniques se détournerait vers les ports français, francs depuis 1817. La libéralisation des tarifs permet néanmoins au négoce pondichérien de retrouver son arrière-pays. Le tarif de 1860, année du

traité de commerce franco-britannique, est bien accueilli à Pondichéry : il fixe les droits à 10 % à l'importation et de 3 à 4 % à l'exportation : « Le nouveau tarif de douane actuellement en vigueur (...), à l'exception des vins, liqueurs, spiritueux à l'importation, et des indigos et salpêtres à l'exportation, est des plus modérés », estime le consul de Calcutta. « Le café et le coton sont du reste exempts ; le riz, les arachides payent 2 annas<sup>(16)</sup> par mand indien (37,947 kg). On ne peut guère en vérité se plaindre de pareils droits »<sup>(17)</sup>. Le gouverneur d'Ubraye estime également que les changements intervenus depuis 1846 sont tels qu'« il n'y a plus de modifications à obtenir de ce côté »<sup>(18)</sup>.

Quelques mois après le traité franco-britannique, la chambre de commerce et d'agriculture de Pondichéry, dans sa séance du 3 mai 1860, demande que « les diminutions de taxes d'entrée soient accordées pour les sucres, cafés de toutes sortes, poivres, cotons et huiles » embarqués dans les comptoirs à destination de la France. Le décret du 6 octobre 1862 comble ses vœux. Hormis les sucres, les mélasses, le café et le cacao, les produits des possessions françaises d'outre-mer, autres que le Sénégal et l'Algérie, importés par navires français, sont admis en métropole en franchise de droits.

D'autres mesures contribuent par la suite à améliorer les relations commerciales avec la France, comme la loi du 19 mai 1866, qui supprime les surtaxes sur les marchandises introduites en France sur navires étrangers et qui annonce le décret impérial du 9 juillet 1869 abrogeant définitivement le monopole du pavillon. Pondichéry, à qui la libéralisation des tarifs anglais a rendu un arrière-pays, trouve désormais un débouché en France pour les denrées orientales que son cabotage concentre dans ses entrepôts.

## B - Les liaisons portuaires

	1834	1842	1858	1872	1882	1888
<b>La Réunion</b>	1 100 406 20,7 %	1 272 561 30,7 %	745 000 8,5 %	1 084 202 11,5 %	983 459 8,9 %	744 654 7,8 %
<b>Maurice</b>	1 257 827 23,6 %	927 041 22,4 %	4 478 456 51,5 %	2 114 168 22,4 %	3 640 826 33 %	1 410 688 14,8 %
<b>Bombay</b>	6 312 0,1 %	0	0	50 754 0,5 %	0	0
<b>Malabar</b>	49 792 0,9 %	33 350 0,8 %	113 372 1,3 %	56 644 0,6 %		
<b>Ceylan</b>	111 356 2,1 %	54 084 1,3 %	580 028 6,6 %	312 210 3,3 %	2 457 587 <sup>(20)</sup> 22,3 %	2 523 205 26,4 %
<b>Coromandel</b>	396 862 7,4 %	205 868 5 %		278 124 2,9 %	278 577 2,5 %	934 798 9,8 %
<b>Ports du Nord</b>	443 605 8,3 %	239 551 5,7 %	992 518 11,4 %	685 471 7,2 %	867 610 7,8 %	1 228 673 12,9 %
<b>Madras</b>	468 505 8,8 %	597 870 14,4 %	1 107 648 12,7 %	4 173 737 44,2 %	132 080 1,2 %	
<b>Bengale</b>	133 823 2,5 %	103 505 2,5 %	13 400 0,1 %	32 078 0,3 %	314 469 2,8 %	320 358 3,3 %

<b>Côtes de l'Est<sup>(21)</sup></b>	38 976 0,7 %	16 520 0,3 %	163 603 1,8 %	71 406 0,7 %	998 421 5 %	1 376 278 14,4 %
<b>Détroits</b>	1 303 323 24,5 %	690 096 16,6 %	492 139 5,6 %	572 508 6 %	1 341 185 12,1 %	975 712 10,2 %
<b>TOTAUX</b>	<b>5 310 967</b>	<b>4 140 446</b>	<b>8 686 164</b>	<b>9 431 302</b>	<b>11 014 212</b>	<b>9 514 376</b>

**Tableau 1 : Les liaisons portuaires (en francs)**

Grâce à la libéralisation des tarifs douaniers, Pondichéry redevient « le grand centre où viennent aboutir tous les ordres de la métropole et des colonies pour le commerce de la côte. D'ici, les navires se dirigent vers la France, vers l'Angleterre, la Réunion ou Maurice »<sup>(19)</sup>. Le commerce avec les ports de l'océan Indien connaît une forte expansion, passant de 4 140 446 francs en 1842 à 9 431 302 F en 1872 et plus de onze millions dix ans plus tard (Tableau 1).

Ce commerce de cabotage est assuré par des "bateaux du pays", essentiellement des dhonys jaugeant de 20 à 60 tonneaux, appartenant généralement à des Indiens. Alors qu'il est aux mains des musulmans chouliahs à Karikal, le commerce maritime d'Inde en Inde est contrôlé en partie par les hindous à Pondichéry. Dans la première moitié du siècle, l'opulent Cangasabadychetty importe les toiles de la plaine du Gange et exporte en Europe mousselines, guingams et indiennes. Aranoussalom Sabapady, à l'occasion du mariage de sa fille, en 1852, dépense plusieurs lākhs pour réjouir la société coloniale et la population indienne. Il importe du Bengale des mousselines et des soieries qu'il expédie en Europe, où « sa signature a cours sur toutes les places importantes »<sup>(22)</sup>. Certaines maisons européennes, Amalric, Decolons, Jules Bédier-Prairie, etc., ne dédaignent pas ces opérations, même si leur source principale de profit, à partir de 1848, réside dans le grand commerce d'exportation vers la France et le transport à la Réunion, aux Antilles et en Guyane, de travailleurs indiens sous contrat, les coolies.

Les liaisons portuaires de Pondichéry sont variables d'une année sur l'autre. Ses principaux partenaires sont, outre les Mascareignes, avec lesquelles la cité de Dupleix effectue 40 à 60 % de son commerce d'Inde en Inde sous le Second Empire, la "région des Détroits" (Singapour, Batavia, Padang, Pulau-Pinang), Madras et les "ports du Nord" tels que Coringuy et Cocanada (Kakinada). Pondichéry entretient des liaisons plus irrégulières avec les "ports du Sud" du Coromandel, Cuddalore, Porto Novo, Tranquebar, Négapatam (Nagapattinam), avec le golfe de Mannar (Kayalpattinam et Kulasekarapattinam), le Malabar (Quilon, Aleppey, Cochin, Mahé) et le Bengale (Fig. 1). Le commerce d'Inde en Inde de Karikal est différent, ce port entretenant des relations très suivies avec Ceylan, d'où il importe de l'arack et de la noix d'arac et où il exporte d'importantes quantités de riz. Le second partenaire de Karikal est la côte de l'Est.

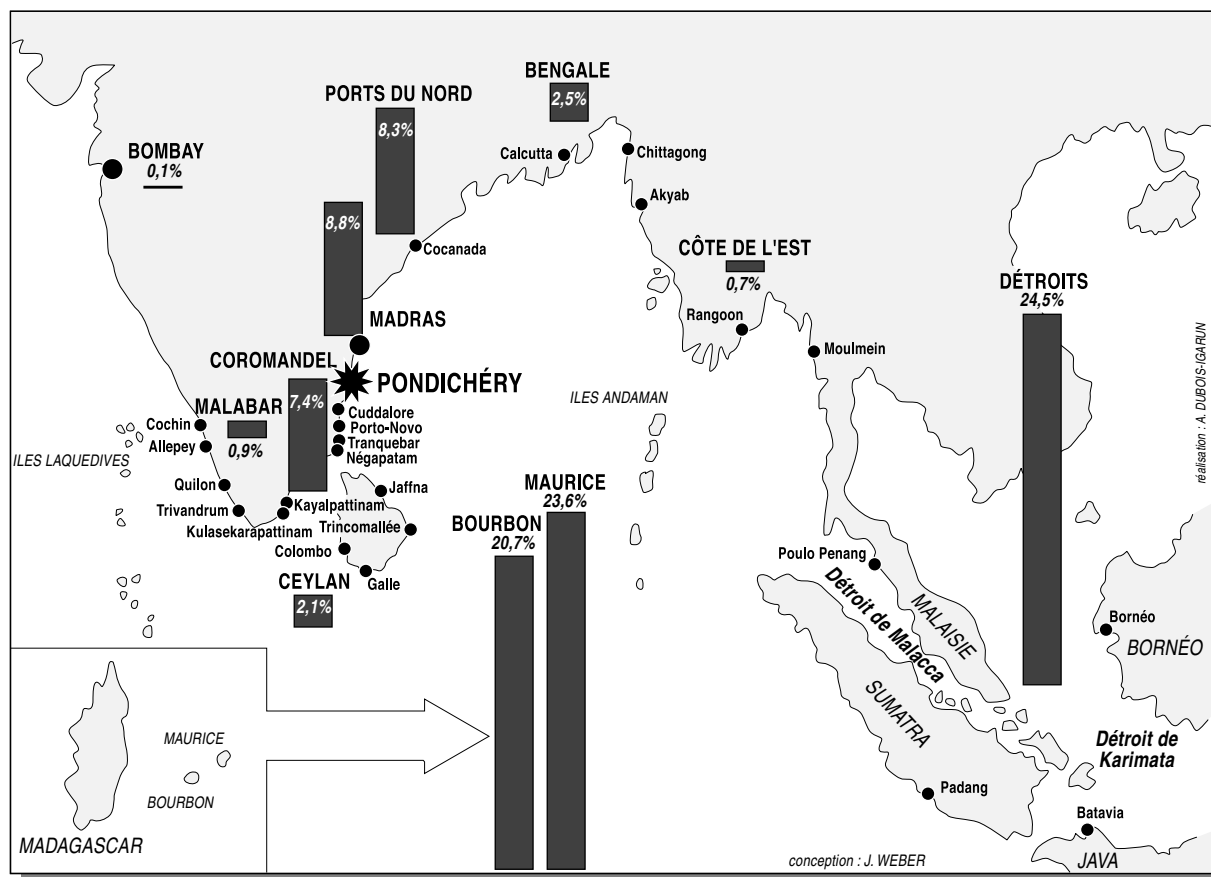


Fig. 1 : Le commerce d'Inde en Inde de Pondichéry en 1834

### C - Importer pour réexporter

Le commerce d'Inde en Inde assure la quasi-totalité des importations du port de Pondichéry, rien ou presque ne venant de France. Pondichéry importe par mer des marchandises destinées à la consommation de la colonie ou des districts voisins. Il exporte dans la région des productions de son artisanat et de son arrière-pays :

Partenaires	Importations	Exportations
Mascareignes		Guinées, cotonnades, riz...
Bombay	Coton, machines	
Ceylan	Arack, arec	Riz, sésame, cotonnades...
Ports du Nord	Légumes secs, sésame	
Bengale	Jute, gonyes <sup>(23)</sup> , tissus, indigo	
Côte de l'Est	Bois, teck	Cocos, huiles, cotonnades...
Détroits	Arec, rotin	Poisson salé, tourteaux, huile d'arachide, tamarin, cotonnades...

Tableau 2 : Les produits échangés (Fig. 2)

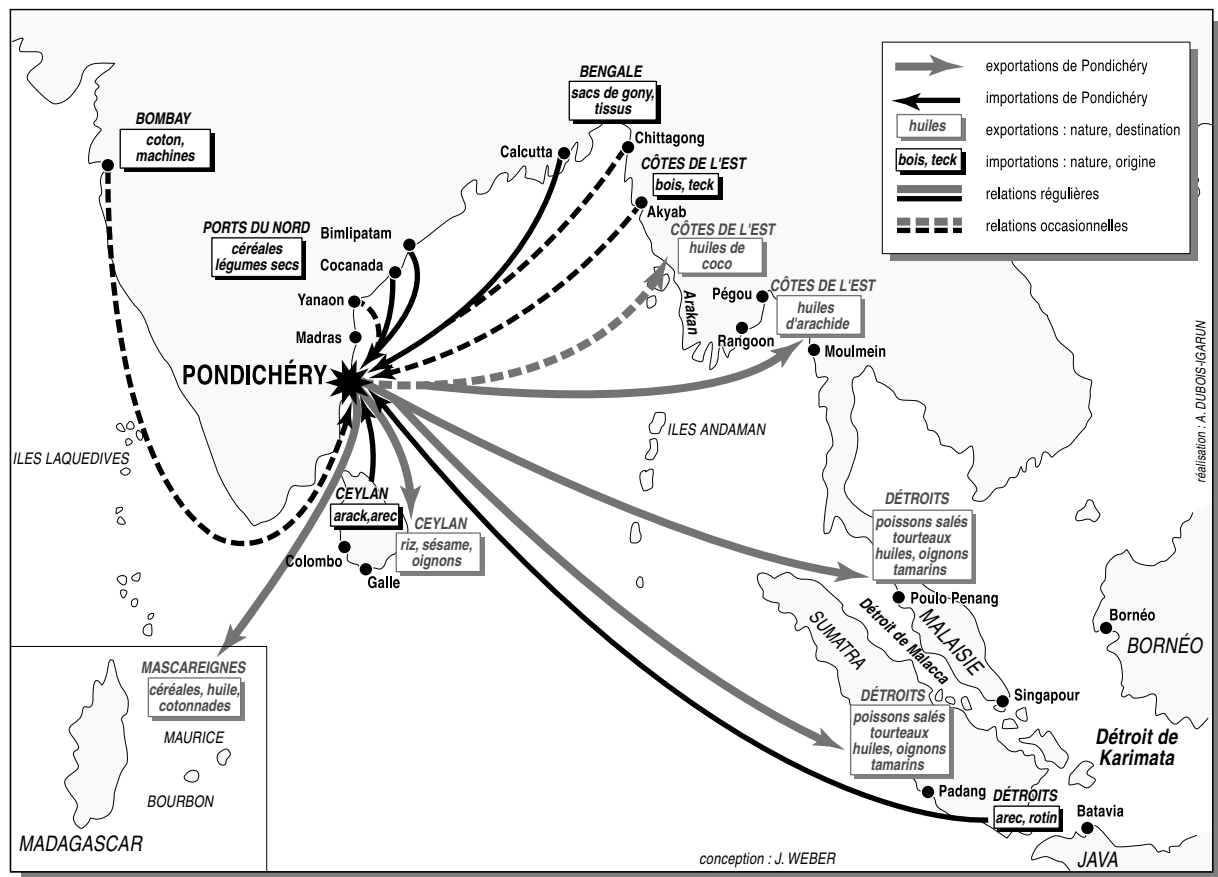


Fig. 2 : Pondichéry et l'océan Indien à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle

Aux marchandises introduites par mer, s'ajoutent dans l'entrepôt de Pondichéry les productions du sud de l'Inde acheminées par la route. Le tableau 3 et la figure 3 les détaillent par nature, provenance et valeurs pour l'année 1858 :

Produit	Lieux de production	Valeur en roupies <sup>(24)</sup>	Pourcentage
<b>Indigo</b>	Cuddapah, Salem, région de Pondichéry	1 770 000	40,2 %
<b>Riz</b>	South Arcot, Salem, Trichy	510 000	11,6 %
<b>Sésame</b>	Autour de Pondichéry	400 000	9,1 %
<b>Oléagineux, Huile</b>	Salem, environs de Pondichéry	343 000	7,7 %
<b>Café</b>	Salem, Nilgiris, Malabar, Coimbatore, Mysore, Bellary, Cuddapah	287 520	6,5 %
<b>Grains nourriciers</b>	Salem	240 000	5,5 %
<b>Toiles écrués</b>	Salem, divers	164 000	3,7 %
<b>Tamarins</b>	Salem, environs de Pondichéry	120 000	2,7 %
<b>Arec</b>	Mysore	92 000	2,2 %

<b>Divers</b>		460 000	10,8 %
<b>TOTAL</b>		<b>4 386 920</b>	<b>100 %</b>

**Tableau 3 : Importations par la voie de terre en 1858 (Fig. 3)**

Importés par terre ou par mer, les "objets de consommation indigène" sont entreposés à Pondichéry « où ils donnent lieu à des transactions régulières et suivies entre les habitants des deux territoires limitrophes. Par la situation [...] qu'ils occupent dans la vaste péninsule indienne, par les goûts et les mœurs des habitants du territoire anglais avoisinant, nos Établissements [sont], pour la région placée dans la sphère de leur influence commerciale, des marchés naturels où le consommateur du voisinage, français ou anglais indistinctement, [vient] s'approvisionner de tous les objets nécessaires à sa subsistance »<sup>(25)</sup>.

Si une partie des denrées importées, par terre ou par mer, est destinée à la consommation locale, l'essentiel est réexporté vers Marseille, Nantes et Bordeaux. Les exportations vers la France s'élèvent à plus de 9 millions de francs en moyenne entre 1846 et 1849, dépassent les 12 millions entre 1850 et 1854 et les 18 millions entre 1855 et 1859. Elles représentent 75 à 80 % des exportations de Pondichéry, qui a retrouvé son rôle de port de concentration de marchandises asiatiques destinées à la métropole. En 1857, la meilleure année pour le commerce pondichérien, les expéditions de sésame à destination des ports français arrivent en tête avec 14 242 133 francs, soit 46,5 % des envois en France, devant l'indigo (7 415 560 F, 24,2 %) et les cotonnades (4 564 912 F, 14,9 %). Viennent ensuite les arachides (2 231 096 F, 7,3 %), le café (741 765 F, 2,4 %), l'huile de coco (583 727 F, 1,9 %), etc.

Grâce à la libéralisation des tarifs douaniers et au renouveau du commerce d'Inde en Inde qui en résulte, la cité de Dupleix renaît de ses cendres : « De vastes ressources s'y trouvent déjà agglomérées dans les mains des commerçants européens et natifs [...]. Le mouvement de son port est considérable et presque tout entier alimentant la grande navigation »<sup>(26)</sup>.

Alors que des difficultés apparaissent en Europe, à partir de 1873, et que les relations commerciales entre Pondichéry et la France s'en ressentent, le commerce d'Inde en Inde reste prospère, grâce aux législations douanières libérales adoptées entre 1846 et 1862 par l'Angleterre et la France. Il assure plus de la moitié du trafic du port de Pondichéry entre 1870 et 1880 (tableau 4). Après avoir connu une progression régulière jusqu'en 1890, le commerce d'Inde en Inde connaît brutalement, à partir de 1894, de nouvelles difficultés liées au renouveau du protectionnisme.



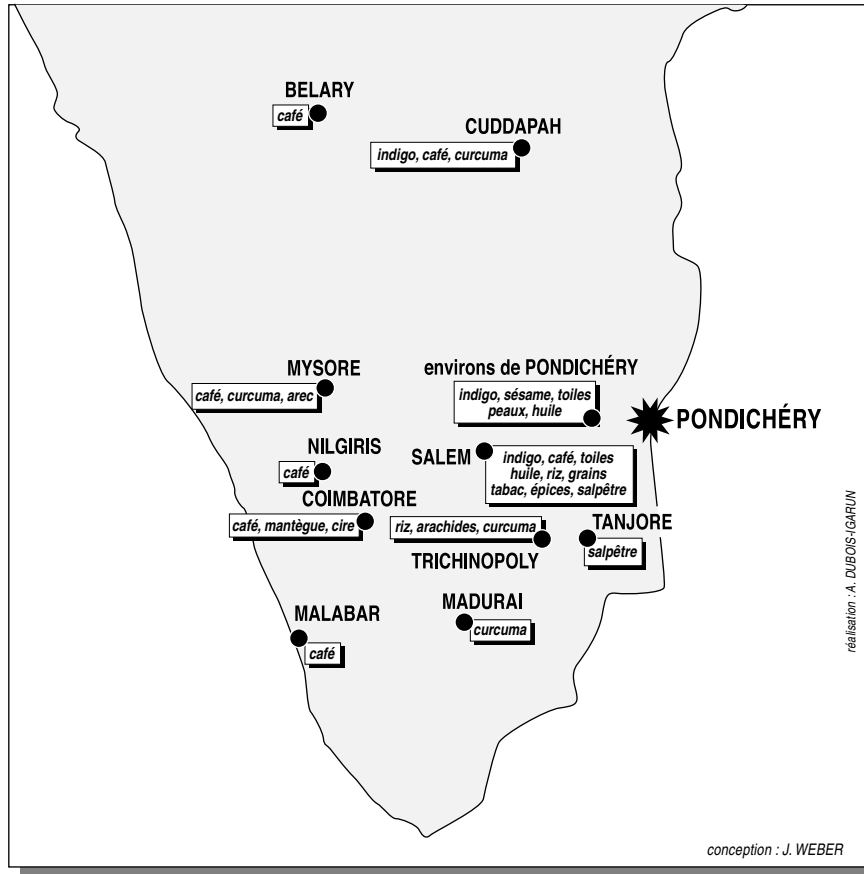


Fig. 3 : L'arrière-pays de Pondichéry (1858)

### III - L'ÉTERNELLE TENTATION DU PROTECTIONNISME

#### A - Les effets pervers du libéralisme et du progrès

Le libéralisme, qui a profité au port de Pondichéry, peut avoir des effets pervers. Les exportations de sésame, qui connaissent un formidable essor grâce à l'allègement des droits à leur entrée en France à partir de 1848, sont le moteur de la croissance commerciale de Pondichéry. Importés de la région de Cocanada, ils doivent être francisés à Pondichéry avant leur expédition à Marseille. Le décret du 5 janvier 1861, qui supprime l'obligation de transporter ces oléagineux en droiture d'un port français de l'Inde à un port métropolitain et permet donc les embarquements dans les ports anglo-indiens, satisfait les armateurs et les importateurs marseillais, mais porte un rude coup au port de Pondichéry : les importations et réexportations de sésame sont nulles dès 1865.

Pondichéry souffre également de l'absence d'équipements portuaires modernes, alors que Madras se dote d'un port en eau profonde à la fin des années 1870. La révolution des transports profite par ailleurs à la métropole anglo-indienne, bien reliée aux centres de production du sud du Coromandel, alors que Pondichéry ne dispose que d'un médiocre embranchement sur la ligne Madras-Tuticorin à partir de 1879. Le chemin de fer supplante les petits caboteurs qui entretenaient un courant régulier d'échanges entre les deux cités et draine vers Madras des produits qui transitaient auparavant par Pondichéry. Les échanges maritimes avec Madras, qui représentaient plus de 10 % du commerce d'Inde en Inde de Pondichéry sous le Second Empire, tombent à 1,2 % en 1882.

Années	Avec la France	Avec les colonies	Avec l'océan Indien	Totaux
--------	----------------	-------------------	---------------------	--------

		françaises		
<b>1855</b>	12 136 091 63 %	1 611 623 8,3 %	5 504 333 28,5 %	19 252 047
<b>1860</b>	14 035 754 61,9 %	1 163 121 5,1 %	7 452 667 32,9 %	22 651 542
<b>1865</b>	7 708 556 46,8 %	1 719 471 10,4 %	7 013 373 42,6 %	16 441 400
<b>1870</b>	2 424 402 24,6 %	993 997 9,9 %	6 537 238 65,6 %	9 955 637
<b>1875</b>	3 377 036 27 %	1 565 664 12,5 %	7 566 860 60,4 %	12 509 560
<b>1880</b>	7 471 136 39 %	1 404 875 7,3 %	10 236 524 53,5 %	19 112 535
<b>1885</b>	18 934 196 60,2 %	1 436 582 4,5 %	11 037 134 35,1 %	31 437 912
<b>1890</b>	12 061 626 50,7 %	162 366 0,6 %	11 509 474 48,4 %	23 753 466
<b>1896</b>	3 272 000 43,4 %	259 812 3,4 %	4 001 706 53,1 %	7 535 518

**Tableau 4 : Évolution des échanges de Pondichéry avec la France, les colonies françaises et l’océan Indien (en francs)**

Les relations se relâchent également avec les Mascareignes. Le commerce avec la Réunion ne peut que se ressentir du déclin économique de l’île, victime de la crise de son industrie sucrière et à l’écart des grandes routes maritimes depuis l’ouverture du canal de Suez. Le commerce avec Maurice perd également de son importance, ainsi que le constate en 1898 le gouverneur de Pondichéry, Rodier : « l’activité qui régnait autrefois dans les échanges avec cette dernière île a disparu depuis que les vapeurs l’ont mise en communication directe avec les importants marchés de Madras et de Colombo »<sup>(27)</sup>. À cette époque, « les percales bleues qui, autrefois, faisaient l’objet d’une importation sérieuse à la Réunion et Maurice, n’ont donné lieu qu’à un chiffre d’affaires relativement peu élevé par suite de la disparition du commerce avec les îles »<sup>(28)</sup>.

Le progrès explique aussi le déclin des exportations d’indigo qui dépassaient les 7 millions entre 1853 et 1857 et représentaient une valeur moyenne de 2 561 121 F par an entre 1848 et 1880. À partir de cette dernière date, elles s’effondrent complètement devant la concurrence de l’aniline chimique. Au même moment, les exportations d’huile de coco vers Rangoon, Moulmein et les Détroits sont ruinées par la concurrence des huiles du Kérala et de Ceylan. L’essor des exportations d’arachides décortiquées à destination de Marseille sauve Pondichéry du marasme à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>(29)</sup>, alors que le renouveau du protectionnisme vient compromettre son commerce d’Inde en Inde, déjà en difficulté.

## **B - L’Indian Act**

Promulgué le 10 mars 1894, il ne vise pas, comme la législation douanière britannique du début du siècle, à étouffer les Établissements français. La preuve en est qu’il frappe d’un droit de 5 % toutes les

marchandises importées en Inde, y compris celles qui proviennent de colonies britanniques, comme Ceylan, et celles qui sont manufacturées en Angleterre. Cette législation, qui a des raisons fiscales, s'explique surtout par la volonté des autorités anglo-indiennes de protéger leur industrie, textile notamment. Elle a des répercussions fâcheuses sur Pondichéry, dont elle ruine le commerce d'Inde en Inde. Les marchandises exportées depuis le port français vers ceux de l'Inde ou de la Birmanie sont désormais soumises au droit de 5 %, de même que celles qui transitent par Pondichéry pour atteindre les grands centres du sud de la péninsule.

Les importations subissent, à cause du nouveau régime, une baisse considérable : elles tombent de 9 054 30 F en 1890 à 2 601 917 F en 1897. Elles sont pratiquement nulles en provenance des ports anglo-indiens : « les sacs de gony, le bois, le coriandre, le jagre<sup>(30)</sup>, le sucre, etc., en un mot tous les articles de consommation indigène qui faisaient pendant longtemps l'objet d'un commerce de transit important ont subi des diminutions considérables, dues à l'application des droits anglais »<sup>(31)</sup>. Les huiles d'arachides produites en territoire anglais, « qui venaient s'embarquer à Pondichéry à destination d'autres ports des Indes, préfèrent aujourd'hui passer par Goudelour<sup>(32)</sup> et faire ainsi un détour de 30 kilomètres plutôt que d'acquitter le droit de 5 % »<sup>(33)</sup>. De 18 000 barriques en 1893, les exportations sont tombées à 114 en 1898. En revanche, les importations en provenance de Ceylan se maintiennent puisque cette île est exclue de l'union douanière anglo-indienne : introduites en Inde par un port britannique ou par un port français, ses productions sont soumises au droit de 5 %. Karikal, dont le mouvement commercial repose en grande partie sur les relations avec Ceylan, se ressent beaucoup moins des effets de l'*Indian Act* que Pondichéry. Le nouveau régime douanier fait sentir ses effets jusqu'à Mahé de Malabar, où la maison Amieux frères produit des sardines à l'huile depuis 1883 : elle préfère s'établir en territoire anglais pour échapper au droit de 5 %.

Aux protestations du commerce de Pondichéry, qui rappelle que l'exemption des droits pour les marchandises en transit est un principe inviolable, les autorités de Madras répondent que l'*Indian Act* établit un tarif fiscal et non un tarif douanier. La détresse des milieux d'affaires est telle que le gouvernement de Pondichéry propose une union douanière aux Britanniques : les marchandises non indiennes importées par mer seraient soumises au droit de 5 % tandis que la franchise serait accordée à celles que les comptoirs importeraient ou exporteraient de ou vers l'Inde britannique. En envisageant de se fondre dans l'Inde britannique et de se couper, par le droit de 5 %, du reste du monde, et donc de la France, Pondichéry entend sauver son commerce d'Inde en Inde, vital pour sa population et ses milieux d'affaires. Le commerce de Madras, qui redoute un renouveau de Pondichéry, repousse catégoriquement ce projet.

### C - Les lois Méline

Deux ans avant la promulgation de l'*Indian Act*, la Chambre vote la loi du 11 janvier 1892, à laquelle est attaché le nom de Jules Méline. Elle rétablit le protectionnisme et assure le triomphe des intérêts métropolitains, tout en sacrifiant les colonies assimilées, Indochine, Gabon, Madagascar, Mayotte, Comores, Réunion, Guyane, Antilles, Saint-Pierre-et-Miquelon, qui importent désormais en franchise les marchandises françaises, alors qu'elles ne bénéficient que du tarif de faveur pour leurs exportations en France. Elles doivent en outre appliquer aux produits étrangers les tarifs auxquels ils sont soumis à leur entrée en France.

De nombreuses colonies échappent à ce régime, en raison soit de traités internationaux qui obligent la France à les maintenir ouvertes au commerce des autres nations, soit de leur isolement. C'est le cas des Établissements de l'Inde où tous les articles, français et étrangers, continuent à être admis en franchise. Taxer les marchandises étrangères, dont certaines sont indispensables à la vie quotidienne, équivaldrait à pousser la population à l'émigration vers le territoire britannique, toujours proche. L'article 3 exemptant de droits les guinées de Pondichéry à leur entrée en France et l'article 5, en vertu duquel « les produits originaires d'une colonie française importés dans une autre colonie française ne seront soumis à aucun droit de douane », étant applicables aux Établissements de l'Inde, la loi du 11 janvier 1892 y est bien accueillie. Les intérêts du commerce d'Inde en Inde sont sauvegardés, puisque la colonie n'est pas

assimilée au régime métropolitain, et l'ouverture du marché colonial offre de nouvelles perspectives, en particulier à l'industrie textile.

L'octroi de la franchise en France et dans les colonies françaises incite des industriels anglais à venir créer une grande filature de jute à Chandernagor et une puissante fabrique de cotonnades à Pondichéry. L'Anglo-French Textile Company, encore appelée filature Rodier, dont les capitaux sont britanniques, surpasse rapidement les trois autres grandes filatures de Pondichéry. Les industriels des Vosges et de Rouen, qui, de longue date, réclament une protection contre les cotonnades de l'Inde française, tant au Sénégal qu'à la Réunion, trouvent de nouveaux arguments dans cette fondation britannique en territoire français. D'autant que le marché malgache, si prometteur à leurs yeux, commence à subir "l'invasion" des textiles pondichériens. Pour eux, la franchise ne peut être accordée à des produits qui ne sont pas français : les guinées et autres cotonnades sont certes fabriquées sur le territoire français par une main-d'œuvre française, mais la matière première, les capitaux et les machines sont anglais.

Ces arguments sont repris par les industriels, les élus et l'administration de l'Union indochinoise : leurs tentatives pour développer la culture du coton et l'industrie textile au Tonkin sont compromises par la concurrence des cotonnades de Pondichéry, dont les importations augmentent « dans des proportions inquiétantes pour [les] filatures locales »<sup>(34)</sup>. En octobre 1901, les protectionnistes indochinois demandent une modification de l'article 5 de la loi du 11 janvier 1892 et l'assujettissement des guinées à des droits. Soutenus par Méline qui, un an plus tôt, proposait d'appliquer aux guinées de l'Inde introduites au Sénégal le tarif frappant les similaires étrangers, ils obtiennent gain de cause : la loi du 19 avril 1904 limite la franchise dans les colonies françaises à certaines quantités de guinées, les fils devant être fabriqués à Pondichéry même.

Malgré cette « entrave légale à l'essor de l'industrie des guinées », les exportations de cotonnades ne fléchissent pas entre 1904 et 1914, bien au contraire, grâce notamment à la réduction des coûts de production et à la diversification des débouchés. Pondichéry exporte 8 210 balles de guinées par an en moyenne entre 1902 et 1913, contre 4 983 entre 1888 et 1901. Le Sénégal reste le principal débouché des guinées, mais sa part tombe de 81 % à 77 % entre la période 1888-1901 et la période 1902-1913. En ce qui concerne les exportations totales des filatures, filés, guinées et autres tissus de coton, la part du Sénégal est de 26,8 % en 1913, celle des pays étrangers de 35,8 % et celle des colonies françaises de 34,7 %. Madagascar et l'Indochine, qui reçoivent toujours des cotonnades de Pondichéry, sont parmi les derniers débouchés d'un commerce d'Inde en Inde compromis par l'*Indian Act*.

## Conclusion

Une situation exceptionnelle, un site portuaire qui, sans être fameux, est l'un des meilleurs de la côte, une longue tradition artisanale et commerciale, tout désignait Pondichéry pour « réaliser tous les avantages que le commerce maritime peut et doit attendre d'un entrepôt »<sup>(35)</sup>. L'auteur de ces lignes, le négociant nantais Lecour, espérait pour Pondichéry la réussite de Singapour. Quelques décennies plus tard, c'est à Hong Kong que songe Édouard Payen, ardent adversaire du protectionnisme anticolonial au sein du Comité de l'Asie française : les Établissements français de l'Inde, écrit-il, « ne pourraient-ils pas, au moins l'un d'eux pour ne pas se montrer trop exigeant, jouer sur cette côte de l'Inde un rôle non égal mais analogue à celui de Hong Kong, par exemple, sur la côte chinoise ? Pondichéry ne pourrait-il pas être un grand entrepôt commercial, intermédiaire entre l'Europe et les possessions anglaises ? Pondichéry, chose extraordinaire, étant donné que nous avons affaire à une possession française, est port franc ».

Pondichéry n'est pas Hong Kong parce que l'Inde, où les puissants Britanniques tolèrent difficilement les enclaves étrangères, n'est pas la Chine, à genoux depuis les guerres de l'Opium, mais aussi parce que la France de Colbert et Méline, la France de l'Exclusif et du Pacte colonial n'est pas l'Angleterre du libre-échange. Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, sauf la brève parenthèse due au Second Empire, les comptoirs, par ailleurs en butte à l'hostilité de la perfide Albion, vérifient à leurs dépens « cette étonnante continuité historique qui, selon Charles-Robert Ageron, relie le phénomène colonial au mercantilisme »<sup>(36)</sup>.

## Notes infrapaginales

- 1 – Centre des Archives d'Outre-Mer d'Aix-en-Provence (CAOM), Archives manuscrites, 5384 ; "Mémoire du Roi pour servir d'instruction au sieur comte Dupuy", 9 mai 1816.
- 2 – Dans l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert.
- 3 – Guinées : cotonnades teintes à l'indigo à Pondichéry et expédiées au Sénégal.
- 4 – CAOM, Correspondance générale, Inde 53, commerce et navigation, 1817-1842, "état approximatif de la valeur des marchandises embarquées [...] pendant les mois de juin, juillet, août 1817", par Cordier.
- 5 – Archives du ministère des Affaires étrangères, Mémoires et Documents, Asie 53, mémoire du gouverneur de Saint-Simon du 15 octobre 1835.
- 6 – CAOM, Inde 534, lettre du gouverneur Pujol au ministre de la Marine du 11 août 1845.
- 7 – *Notices statistiques sur les colonies françaises*, imprimées par ordre de l'amiral baron Duperré, ministre, secrétaire d'État de la Marine et des Colonies, troisième partie, "Établissements français de l'Inde, Sénégal et Dépendances", Paris, Imprimerie royale, 1839, p. 106.
- 8 – *ibid.*, p. 108.
- 9 – CAOM, Inde 520, dossier 928, lettre du négociant Parisot aux administrateurs généraux du 24 juillet 1819.
- 10 – India Office Library and Records (IOLR), Madras Foreign Proceedings (MFP) 334/72, dossier Fraser du 15 mai 1820, "duty of 16 % carried in vessels under English colours from French ports in India to British ports".
- 11 – CAOM, Inde 545, dossier 1084, lettre de Villaret de Joyeuse au ministre du 20 novembre 1823.
- 12 – Service historique de la Marine, BB4 395, lettre datée de Calcutta, décembre 1816.
- 13 – CAOM, Inde 380, dossier 435, lettre de Frion du ministre du 20 février 1845.
- 14 – CAOM, Inde 353, dossier 249, mémoire de Pujol à son successeur du 25 novembre 1848.
- 15 – CAOM, Inde 494, rapport de Lecour au ministre de la Marine et des Colonies, du 28 juin 1849.
- 16 – L'anna est le seizième de la roupie.
- 17 – CAOM, Inde 520, dossier 928, lettre du consul Lombard au ministre des Affaires étrangères, datée de Calcutta, le 8 février 1861.
- 18 – CAOM, Inde 341, dossier 159, procès-verbal de la séance du 16 juin 1860 du conseil d'administration.
- 19 – *Le Moniteur officiel des Établissements français dans l'Inde*, n° 591 du 21 juin 1861.
- 20 – Pour 1882 et 1888, les statistiques de Ceylan englobent le commerce avec le Malabar.
- 21 – Arakan et Pégou.
- 22 – Louis de Charolais, *L'Inde française. Deux années sur la côte de Coromandel*, Challamel, Paris, 1877, p. 227.
- 23 – Gonyes : sacs de jute fabriqués au Bengale.
- 24 – Valeur du produit plus frais d'introduction à Pondichéry. La roupie vaut 2,50 francs.
- 25 – *Exposé de la situation de la colonie en 1898. 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, 1899, p. 26.
- 26 – *Le Moniteur officiel des Établissements français dans l'Inde*, n° 591 du 21 juin 1861.
- 27 – *Exposé de la situation de la colonie en 1898*, op. cit., p. 29.
- 28 – *Ibid.*, pp. 36-37.
- 29 – Le port de Pondichéry est sauvé par l'essor, à partir de 1878, de la culture de l'arachide dans le sud de l'Inde, de Panruti à Tanjore et Madurai. Profitant de sa situation par rapport aux centres de production, il monopolise les exportations durant les deux dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle. Les valeurs expédiées, qui s'élèvent à 8 398 000 francs en 1882, atteignent 12 902 000 francs en 1891. Jusqu'en 1896, Marseille est l'unique débouché : 96 à 99 % des arachides embarquées sont destinées aux huileries et savonneries de la cité phocéenne. Après la terrible crise des années 1896-1899, due à l'exploitation trop intensive des sols et à la dégénérescence de la graine, les exportations reprennent de plus belle. Marseille, qui reçoit entre 78 et 86 % des expéditions avant la Première Guerre mondiale, reste de loin le principal débouché, malgré une certaine diversification de la demande. L'afflux à Pondichéry des arachides stimule l'huilerie locale, dont la production est exportée à Maurice, à Singapour, et surtout vers les ports birmanes. Ces marchés absorbent également des huiles de margousier, de ricin et de sésame.
- 30 – Jagre : sucre de palmier.
- 31 – *Exposé de la situation de la colonie en 1898*, op. cit., pp. 36-37.
- 32 – Cuddalore, à une vingtaine de kilomètres au sud de Pondichéry .
- 33 – CAOM, Affaires politiques 57, dossier 1, Échanges de territoires entre la France et l'Angleterre. Régime douanier de nos Établissements et régime des boissons, août 1912.
- 34 – *Bulletin du Comité de l'Asie française*, "Les produits de l'Inde française en Indo-Chine", juillet 1902, n° 16, p. 313.
- 35 – CAOM, Inde 494, rapport de Lecour du 28 juin 1849.
- 36 – Charles-Robert Ageron, *France coloniale ou parti colonial ?*, Paris, PUF, 1978, p. 14.