

## BORDEAUX COLONIAL recueil de textes

LES INTÉRÊTS BORDELAIS AU SÉNÉGAL  
(*La Dépêche coloniale*, 15 octobre 1897)

Nous avons, des premiers, félicité M. le ministre des Colonies <sup>1</sup> de l'initiative qu'il a prise d'aller visiter nos possessions de l'Afrique occidentale. Nous pensons, en effet, qu'il n'est pas de meilleur enseignement pour un homme désireux de s'instruire que d'aller par lui-même se rendre compte des choses qui relèvent de sa compétence. Les ministres de la guerre ont coutume, quoique préparés par de longues études antérieures, d'aller sur place étudier nos places fortes de l'Est ou du Sud-Est. À plus forte raison, doit-on louer le Ministre des Colonies actuel d'avoir résolu de se rendre au Sénégal.

Se contentera-t-il de visiter Saint-Louis ou remontera-t-il le Sénégal jusqu'à Kayes ? Nous l'ignorons, quoiqu'il soit très probable qu'il prolonge d'une semaine environ son séjour en Afrique.

Nous apprécierons, en temps opportun, la portée et les conséquences de ce voyage.

Nous sommes, dès aujourd'hui, à même de constater qu'il a eu déjà pour résultat de faire naître une intéressante discussion à Bordeaux entre les principaux négociants de notre grand port de l'Océan qui ont des intérêts au Sénégal. On a lu, dans notre numéro du 11 octobre, le compte rendu des vœux que les commerçants bordelais ont exprimés à M. André Lebon au cours de la réception qu'ils lui ont faite.

La correspondance que nous publions aujourd'hui et qui nous est adressée par un de nos excellents amis de Bordeaux, présent à la réunion, est l'exacte reproduction de l'intéressante discussion qui s'est produite, à cette occasion, à la Chambre de commerce de Bordeaux... première étape de la route qui conduit au Sénégal.

M. Brunet, l'honorable président de la chambre de commerce de Bordeaux remercie d'abord M André Lebon de l'honneur qu'il fait à la chambre de commerce en lui accordant quelques instants. M. le ministre des colonies a répondu aux vœux des négociants bordelais en venant s'entretenir avec eux : il cède donc la parole à M. Émile Maurel qui lui exposera les points sur lesquels il convient d'appeler l'attention du gouvernement.

M. Émile MAUREL

M. Émile Maurel a dans ce but rédigé un mémoire : lecture va en être donnée.

En voici le résumé aussi complet que possible :

1<sup>o</sup> Conseil général. — Cette assemblée se montre moins soucieuse des intérêts généraux du pays que de faveurs personnelles. Elle s'occupe plus spécialement de procurer des avancements à des fonctionnaires, d'améliorer la situation de quelques-uns, d'assurer aux parents et aux amis des libéralités trop largement distribuées. Elle est maîtresse absolue, et l'administration la laisse faire ; il y a bien un conseil privé, mais ce conseil se borne à examiner si les dépenses obligatoires sont votées et prévues sans

---

<sup>1</sup> André Lebon.

s'inquiéter des dépenses facultatives. M. Maurel ajoute, que le budget étant voté le 31 décembre et les dépenses devant être engagées dès le 1<sup>er</sup> janvier suivant, le contrôle du gouvernement est illusoire. C'est ainsi que tous les fonds de réserve ont put être absorbés. Il demande donc, pour parer à cette situation, que le conseil général se réunisse, en juin par exemple, afin que le budget voté puisse être examiné sérieusement et que les abus qu'il signale soient arrêtés.

2° Travaux publics. — Les travaux publics sont mal étudiés, mal dirigés, mal exécutés ; aussi, ils rendent inévitables des mécomptes tels que, par exemple, les travaux du port de Dakar, qui sont encore à la pensée de tous. Des centaines de mille francs sont perdues, jetées à la mer (c'est le mot) et il se demande s'il ne serait pas possible de rattacher les travaux publics du Sénégal à un département de France dont l'ingénieur des ponts et chaussées serait le directeur. Les travaux à faire seraient étudiés sur place et soumis à la direction des ponts et chaussées du département qui examinerait, étudierait les projets, les plans et les devis, et pourrait ainsi éviter des pertes sérieuses.

3° Banque du Sénégal. — Il appelle l'attention du Ministre sur cet établissement qui est mal géré et administré. Le directeur de la Banque est nommé par le gouvernement, mais depuis que cet établissement existe, on n'a jamais vu un banquier à sa tête ; aussi la situation de cet établissement est-elle gravement compromise. Les directeurs placés à la tête de la Banque ainsi que le conseil d'administration ont violé les statuts : au lieu d'accorder des crédits à court terme, ils ont voulu favoriser des parents, des amis, au moyen de crédit sans garantie et à termes indéfinis. Il supplie qu'on mette à la tête de la Banque un financier, un homme du métier.

4° Magistrature. — La magistrature au Sénégal se compose d'un procureur général, d'une cour d'appel de trois magistrats, de deux tribunaux de première instance et de commerce, d'un seul et unique juge, de deux substituts du procureur général et de deux juges d'instruction. Il arrive constamment que la moitié de ces magistrats étant obligés de rentrer en France en convalescence, les tribunaux sont désorganisés et on est obligé de prendre comme magistrats soit des officiers du commissariat, le chef de la douane, le receveur de l'enregistrement ou d'autres fonctionnaires. Or, on peut être un excellent douanier mais faire un mauvais juge ; il faut que la justice soit rendue par des professionnels . De graves intérêts sont livrés à des cours d'appel où, souvent, les magistrats n'ont aucune notion de droit et, par cela même , gravement compromis. De plus, les magistrats envoyés au Sénégal sont de jeunes débutants ; ils viennent à peine d'être licenciés en droit et les voilà, du jour au lendemain, magistrats, procureurs de la République, juge unique C'est à ces jeunes gens que sont remis l'honneur et la fortune des justiciables. On ne devrait envoyer au Sénégal que des magistrats d'un âge mûr, ayant l'expérience des choses et des hommes. M. Émile Maurel demande que, au lieu de faire combler les vides par des gens que rien n'a préparé au rôle qu'on leur impose, s'il ne serait pas possible d'envoyer, pendant les trois ou quatre mois que durent les congés, des magistrats de la métropole.

5° Agriculture.— M. E. Maurel remercie le Ministre de l'envoi au Sénégal d'un ingénieur-agronome, de la mission duquel on attend le plus grand bien. Déjà, on a fait des essais de culture de l'arachide à la charrue ; on obtiendra ainsi un résultat appréciable et les indigènes, en présence de ce succès, laboureront la terre au lieu de se contenter, comme ils le font aujourd'hui, d'en gratter la surface. Il appelle l'attention du Ministre sur le caoutchouc. Il faut planter, cultiver la plante qui donne ce produit ; il n'en manque pas au Sénégal, mais il faut la propager, montrer aux indigènes comment en récolter le suc, car, jusqu'ici, pareils aux sauvages dont parle Montesquieu, ils coupent à tort et à travers, tuant les pieds pour en tirer un profit immédiat, sans souci du lendemain.

L'auteur termine enfin en disant que M. Chaudié, le gouverneur général si dévoué aux intérêts de la colonie signalera à M. le Ministre les autres points qu'il n'entre pas

dans sa compétence de traiter, et qui ont trait à l'intérêt général. Il n'a pas la prétention que tout le monde soit d'accord avec lui ni parler au nom de tous : si d'autres personnes croient qu'il se trompe, elles feront leurs observations, mais en son âme et conscience, il croit être dans le vrai.

#### M. ASSÉMAT

M. Assémat se lève alors et donne lecture du mémoire qui a été est fidèlement reproduit dans la Dépêche Coloniale du 11 octobre 1897.

#### M. ÉMILE MAUREL

M. Émile Maurel répond à ce mémoire. Il dit au Ministre qu'il avait bien raison de faire ses réserves sur l'unanimité des vœux qui seront exposés au ministre puisqu'il se produit immédiatement une dissidence, mais que M. Assémat aurait pu assister à la réunion préparatoire des négociants sénégalais et y faire ses observations. Il y a été convoqué mais a répondu qu'il n'avait pas le temps de se rendre à la réunion. Il comprend maintenant, en effet, pourquoi M. Assémat n'avait pas le temps puisqu'il lui fallait celui de rédiger son long mémoire. Il prétend que M. Assémat n'a en vue que ses intérêts personnels, et ajoute : M. Assémat dit qu'on a eu tort de créer un service fluvial, cela se conçoit, M. Assémat est négociant à Rufisque, il n'a pas d'intérêts à Saint-Louis ni à Kayes, peu lui importe donc que Saint-Louis et Kayes soient ou ne soient pas desservis ; tout ce qui est fait pour Saint-Louis est mauvais ; M. Assémat demande un chemin de fer de Thiès au Saloum parce que ses intérêts sont de ce côté et que, par ce moyen, il espère drainer à lui les graines de cette contrée. Il se plaint que, l'on ait donné le service fluvial à une maison de commerce, mais il n'avait qu'à soumissionner.

Et M. Émile Maurel termine en appréciant très durement le rapport lu par M. Assémat.

#### M. BUHAN

La parole est ensuite donnée à M. Buhan, de la maison J. E. Buhan père et fils et A. Teisseire. Son discours constitue aussi une réponse au mémoire de M. Émile Maurel dont il ne partage pas plus les idées que l'orateur précédent. M. E. Maurel l'a constamment interrompu, M. Buhan et son honorable contradicteur, tout en n'étant guère d'accord sur aucun point, ne se lassant pas de dire qu'ils finiraient bien par s'entendre parce qu'il ne pouvait en être différemment.

Voici le sens général des déclarations de M. Buhan :

Conseil général. — Il dit que le Conseil général est en grande partie composé des représentants des maisons de commerce de Bordeaux et que ses attributions sont parfaitement définies, que si quelques libéralités ont été faites, il ne faut pas lui en tenir rigueur, que ces faits se produisent ailleurs qu'au Sénégal et que si les fonds de la colonie sont mal gérés, il appartient aux électeurs de donner leur confiance à ceux qui leur sembleront plus dignes de la mériter.

Travaux publics. — Ces travaux ne sont pas toujours mal dirigés, si un mécompte s'est produit, les fonctionnaires coupables ont été punis, l'administration a fait son devoir.

Banque du Sénégal. — On s'exagère la situation de cet établissement qu'on semble vouloir discréditer à plaisir. Peut-on faire un crime aux directeurs qui se sont succédé de ne pas s'en être tenus aux statuts, quand on songe que le directeur ne peut rien sans le conseil d'administration et que ce conseil d'administration est composé de représentants des maisons de commerce de Bordeaux au Sénégal ? Vous les trouvez bons pour gérer vos affaires, donnez leur aussi votre confiance pour gérer les intérêts de la banque dont les principaux actionnaires sont précisément les maisons de commerce de Bordeaux au Sénégal. Le portefeuille n'est pas si mauvais qu'on se plaît à

le dire : on a été peut-être un peu trop facile, mais le gouvernement a pris des mesures pour parer à une mauvaise situation, la réserve a comblé des valeurs estimées mauvaises pour l'instant mais qui ne sont pas perdues.

Agriculture. — L'emploi de la charrue pour la culture de l'arachide a ses partisans et ses ennemis. Ces derniers pensent que son usage sera mauvais parce qu'au Sénégal, il n'y a pas de terre, le sable n'étant recouvert que d'une mince couche d'humus. Or, l'arachide est une plante à petites racines dont le fruit se développe à la surface de la terre qui contient l'humus ; si on le laboure, cet humus se trouvera enfoncé à 25 ou 30 centimètres dans le sol, il n'y aura plus que du sable à l'extérieur, comment la plante pourra-t-elle y trouver sa nourriture ?

#### M. TANDONNET

Enfin, M. Tandonnet<sup>2</sup> demande la création au port à Dakar de cales de radoub ; il signale que, depuis Cadix au Cap, il n'y a aucun endroit sur la côte d'Afrique où les navires puissent se faire réparer en cas d'accidents. Or, à Dakar, on a un port magnifique où les navires sont à l'abri ; il faut l'aménager, y faire des bassins de radoub et ce sera une des gloires de la France.

#### RÉPONSE DU MINISTRE

M. André Lebon, en présence de tant de communications contradictoires, a déclaré qu'on lui permettrait bien de ne pas sur le champ apporter une réponse décisive aux desiderata qui venaient de lui être exprimés, puisque les principaux intéressés n'étaient pas même d'accord entre eux sur le fondement de leurs réclamations.

Cependant, il pouvait déclarer que des faits semblables à ceux qu'avait indiqués M. Émile Maurel se produisaient dans la Métropole même ; que, au surplus, déjà, l'année dernière, le Conseil général du Sénégal avait réduit considérablement le chiffre de ses dépenses, ce qui avait permis de verser 400.000 fr. à la caisse de réserve.

Quant à ce qui concerne les travaux publics, trouvez-moi, dit le ministre, un département qui n'ait pas éprouvé de mécomptes dans les travaux. La nécessité ou même l'utilité de rattacher les travaux publics du Sénégal à une direction des ponts et chaussées d'un département ne lui apparaît donc pas du tout comme prouvée. Du reste, il existe à Paris un Comité supérieur des travaux publics, l'œuvre du pont Faidherbe — qui est une œuvre grandiose — a été étudiée dans la colonie, puis par le Comité des travaux à Paris, mise en adjudication en France et a été sagement dirigée et menée à bonne fin, ce qui me permet, ajoute-t-il spirituellement, d'aller l'inaugurer. Ainsi donc, désormais, il n'y a plus à craindre de mécomptes, les travaux seront bien étudiés et l'on n'aura plus à déplorer le cas qui a motivé les craintes de M. Maurel.

Quant à la Banque, M. André Lebon ne partage pas non plus les craintes de M. Maurel. La situation n'est pas mauvaise ; on a été un peu trop facile mais on a paré aux difficultés qui pourraient surgir. Le tort a été, au début, de créer des banques locales ; il faudrait que ces Banques fussent réunies en une Banque coloniale pour prospérer. Ce qui fait le succès de la Banque de France, si prospère et que l'on nous envie, c'est que quand un département subit une crise, un autre à côté est productif, ce qui fait que l'un contrebalance l'autre. Mais aux Antilles, par exemple, avec la crise sucrière, la Banque souffre, parce que le sucre est sa seule ressource ; au Sénégal, de même, les revenus du pays résident dans la gomme et l'arachide ; que la récolte manque et la Banque est menacée. Le gouvernement met à la tête de la Banque des directeurs qu'il croit capables de la diriger, des hommes qui ne demandent pas toujours ce poste : tel celui qui y est actuellement, un honnête fonctionnaire qui a perdu en acceptant un poste qu'il n'a pas sollicité. Que M. Maurel me donne un banquier, un

---

<sup>2</sup> Paul Tandonnet (1839-1911) : chef de la maison [Tandonnet frères](#), armateurs, négociants, consignataires à Bordeaux.

financier et je le mettrai à la tête de l'établissement. J'ai déjà eu, ajoute le ministre, l'occasion de m'entretenir avec lui à ce sujet. Je lui ai déjà demandé de me trouver ce financier qu'il désire, mais il m'a répondu qu'il n'en connaissait pas. Si la Banque donnait une part des dividendes à son directeur, il se trouverait des banquiers qui accepteraient de la diriger, mais, avec son organisation, elle ne peut être dirigée autrement que comme elle l'est actuellement.

Pour ce qui regarde la Magistrature, M. Maurel voudrait que je n'envoyasse aux colonies que des magistrats d'un certain âge et s'étonne que des postes soient confiés à des jeunes gens récemment promus licenciés en droit. Mais il n'est pas procédé aux colonies autrement qu'en France. Je vous citerai des jeunes gens âgés d'à peine vingt-quatre ou vingt-cinq ans qui sont juges d'instruction en France et tout à fait à la hauteur de leur mandat.

Il faut faire une distinction entre les vieilles et les nouvelles colonies, celles à personnel nombreux et celles où il est réduit ; le Sénégal est une des vieilles colonies et on n'a pu lui appliquer le régime des nouvelles colonies depuis quinze ans. Pour obvier aux inconvénients signalés par M. Maurel, il faudrait encore augmenter le nombre du personnel et les charges déjà si lourdes que supporte le budget ne le permet pas.

En ce qui concerne l'agriculture, il regrette le coup porté à l'arachide par la loi sur la margarine, mais il est heureux que ce coup soit contrebalancé par la franchise à leur entrée en France des arachides du Sénégal. Cependant, pour répondre à cette faveur, il désirerait une compensation et signale que la France peut produire des tissus à aussi bon compte que l'Angleterre. Les Vosges regorgent de tissus dont ils ne trouvent pas l'écoulement. Il voudrait que le Sénégal achetât beaucoup de ces tissus et demande au commerce sénégalais de répondre à cette franchise sur les grains par un écoulement de plus en plus considérable des tissus français. Il ajoute que des études sont poursuivies par l'ingénieur agronome en mission et que ses efforts se porteront aussi sur la culture du caoutchouc. Des résultats appréciables ont été déjà acquis par cette mission.

M. Lebon dit que le service fluvial a été créé pour répondre à des besoins impérieux et que tout le monde a été appelé à prendre part à l'adjudication. Celui qui a fait les offres les plus avantageuses a obtenu l'adjudication ; tout s'est donc passé régulièrement.

En matière de chemin de fer, il se demande si c'est bien le moment de construire des voies de ce genre au Sénégal, le chemin de fer de Dakar-St-Louis ne fait pas ses frais et le gouvernement, qui a garanti les intérêts, verse 1.200.000 francs par an.

Pour les adjudications, il entrerait dans les vues de M. Assémat, mais pas pour toutes les fournitures, notamment pour les vins exemptés. Il en est une foule d'autres pour lesquelles les adjudications peuvent très bien se faire au Sénégal. Cette question est, du reste, en ce moment à l'étude et il lui donnera une solution qui, il l'espère, satisfera M. Assémat.

Quant au prix du fret, l'État paie 40 francs la tonne là où le commerce ne paie que 20 francs, cela n'a rien d'anormal. Le commerce charge à 20 francs parce que le vapeur ne part que quand il le veut, tandis que vis à vis de l'État l'armateur a des marchés passés, il doit faire partir ses bateaux à des dates fixes, qu'ils soient chargés ou non ; dans ces conditions, il n'est pas surprenant que l'État doive payer plus cher qu'un particulier. Quant à crier au scandale avec M. Assémat, de ce que le concessionnaire du service de transport charge pour son propre compte, c'est au contraire au scandale qu'il faudrait crier si l'entrepreneur ne chargeait pas, car c'est l'État, qui supporterait tout le fret et au lieu de 40 francs, ce serait peut-être de 80 à 100 francs, que reviendrait alors la tonne.

Il doit dire qu'il s'est déjà occupé de la question du port de Dakar, et c'est là précisément un des principaux buts de son voyage. Il est en train de conclure un arrangement entre l'État, le chemin de fer et la colonie qui permettra de réaliser le vœu

de M. Tandonnet ; il doit faire savoir aussi que la marine, de son côté, va dépenser 200.000 francs par an pour le port de Dakar.

Il ajoute que son rôle n'est pas facile, que déjà il voit devant lui des hommes, ayant les mêmes intérêts au Sénégal, en divergence d'opinions et que, dans ces conditions, il lui est bien difficile de satisfaire tout le monde. Ce n'est pas la première fois, dit-il, qu'un ministre des Colonies a eu l'intention d'aller au Sénégal, mais les fluctuations de la vie du cabinet n'ont pas permis à un ministre de donner suite à ce projet. M. Félix Faure, lui-même, plus particulièrement, avait rêvé d'accomplir le voyage que je vais faire. Plus heureux que mes prédécesseurs, je vais accomplir ce voyage dont l'utilité a été bien discutée, quoique incontestable, je vais donner aux Sénégalais, enfants de la France, une marque de la sympathie qu'a pour eux la mère-patrie, examiner leurs besoins pour leur donner satisfaction dans la mesure du possible, montrer qu'on peut, en quelques jours, aller dans cette belle colonie où j'ai l'espoir que d'autres me suivront.

### RÉSUMÉ

Voici maintenant les appréciations de l'estimable auteur de cette correspondance. ,

Notre ami, admirablement placé pour émettre une opinion dégagée de tout parti-pris, sur les questions qui ont été discutées dans ces importantes réunions les résume ainsi :

Conseil général du Sénégal. — Les attributions du conseil général sont très nettement définies par le décret qui le constitue et les règlements financiers. En vertu de ces règlements financiers, le conseil peut voter des dépenses facultatives comme bon lui semble ; le gouverneur ne peut les réduire que dans le cas où les dépenses obligatoires n'auraient pas été inscrites, ou seraient représentées par un crédit insuffisant ; or. les dépenses obligatoires ont toujours été prévues ; ni le gouverneur ni le Conseil privé n'avaient donc rien à modifier aux budgets votés par le Conseil général.

Il est évident qu'à une certaine époque, ce Conseil a pu se montrer généreux. Les moyens dont il disposaient le lui permettaient facilement, mais comme l'a dit M. le ministre des Colonies, l'année dernière, cette assemblée, a fait de grandes économies qui feront tomber 400.000 fr. dans la caisse de réserve. Il n'a donc pas eu besoin du cri d'alarme poussé par M. Maurel pour bien gérer les intérêts dont il a la charge. L'année dernière, une lutte très vive a été engagée au sein de cette assemblée, au sujet de ces économies ; le représentant de M. Maurel faisait partie de la majorité qui voulait des réductions de dépenses tandis que M. d'Erneville, représentant de M. Buhan, faisait partie de la minorité qui préférait recourir à de nouvelles taxes plutôt que d'opérer des réductions. Le 7 novembre prochain auront lieu les élections au conseil général. Il appartiendra aux électeurs de se prononcer définitivement et d'envoyer au sein de l'assemblée locale ceux qui ont sa confiance et dont les idées lui paraîtront le plus justes.

Banque du Sénégal. — La situation n'est pas aussi mauvaise qu'on se plaît à le dire. Des prêts à longs termes ont sans doute été consentis, mais la banque ne court de ce côté aucun danger : il n'y a qu'à lire le dernier compte rendu des opérations de cet établissement pour se rendre compte qu'il serait possible de distribuer aux actionnaires un dividende annuel de 8 p. %. Le Ministre a prescrit, à titre de mesure de prudence, de ne rien distribuer, mais les actionnaires ne perdront certainement rien pour attendre. Le directeur de la Banque, auquel on avait à reprocher une excessive complaisance, a été destitué ; il a peut-être agi un peu à la légère, mais il était de bonne foi et n'avait en vue que la prospérité de la Banque. D'ailleurs, tous ses actes étaient contrôlés et approuvés par son conseil d'administration. Le nouveau titulaire est un vieux fonctionnaire du Gouvernement, parfaitement honnête, tout à fait à hauteur de la tâche qui lui est confiée, et aux qualités duquel le Ministre a déjà rendu hommage. Un

financier de métier ne dirigerait pas mieux cet établissement, qui n'a rien de commun avec une banque proprement dite. Il est bon de noter, en passant, que dans le dernier compte rendu de la Banque, on fait remarquer que les grandes maisons de commerce du Sénégal dont est M. E. Maurel, et qui sont les plus gros actionnaires de cet établissement, ne font que se servir de la banque sans lui apporter aucun utile concours. C'est la population et le petit commerce, qui n'ont aucun intérêt dans la Banque, qui la font travailler et constituent la source la plus importante de ses bénéfices. Que les grosses maisons actionnaires aident la Banque en la faisant travailler, au lieu de se servir simplement d'elle, et elles n'auront pas à se plaindre.

Travaux publics. — Il est, à coup sûr, excessivement regrettable de voir se produire des déconvenues telles que celles des remblais à Dakar, des travaux exécutés aux jetées de ce port, des conduites d'eau à Saint-Louis, Dakar ou Rufisque ; mais croit-on que le rattachement de ces travaux à un département de la Métropole eût empêché quelque chose à cet égard ? La responsabilité des déceptions que l'on a éprouvées doit être rejetée sur les directeurs de ces services dont les plans, projets et devis sont faits à la légère et très incomplets. Ces fonctionnaires n'étudient pas assez les questions qui relèvent de leur compétence. Dans l'espèce, le directeur a été appelé à donner sa démission et le sous-directeur a été révoqué. Ce n'est qu'en surveillant sévèrement ces fonctionnaires qu'on les tiendra en éveil et qu'on évitera ainsi le retour de pareils actes .

M. Assémat avait parfaitement raison en demandant la construction du chemin de fer de Thiès et du Saloum ; il avait encore plus raison de demander de relier Kayes à Saint-Louis par une voie ferrée. C'est très beau de relier Kayes à Bammakou, mais il serait infiniment préférable de mettre en communication Saint-Louis et Kayes : tout le monde y gagnerait et le gouvernement lui-même y trouverait bénéfice ; le service fluvial, qui lui coûte 375.000 francs par an de subvention, sans compter les sommes qu'il paye pour nourriture des officiers, soldats, fonctionnaires (et ils sont nombreux) et le fret du transport de son matériel n'auraient plus leur raison d'être.

Le gouvernement ne serait plus obligé d'envoyer du matériel et des vivres en grande quantité au moment des hautes eaux et à grands frais ; il pourrait expédier au fur et à mesure des besoins et ne serait plus exposé aux nombreux procès-verbaux de perte de vivres qui s'avariaient. À côté de ce point de vue matériel, il y a aussi la question humanitaire tout aussi digne d'intérêt. De novembre à juillet, il faut aux malheureux qui sont minés par les fièvres et les maladies, 15 à 20 jours de traversée en moyenne pour se rendre de Kayes à Saint-Louis ; ils ont vingt fois le temps de mourir dans les chalands recouverts de mauvaises paillotes, exposés à l'ardeur du soleil, sans le confortable le plus rudimentaire et le plus indispensable, même pour un homme bien portant. Aussi combien de malheureux succombent en route ! Combien d'entre eux ne préfèrent-ils pas ne pas endurer ces souffrances et se laissent mourir à Kayes... Avec le chemin de fer ils auraient au moins l'espoir d'être vite rendus à Saint-Louis et de pouvoir y recouvrer les forces nécessaires pour retourner en France.

La relève serait aussi moins coûteuse. En cas d'urgence, des troupes pourraient être dirigées sur le Soudan par une voie rapide et en toute saison, ce qui n'y nécessiterait pas l'entretien d'un personnel militaire aussi nombreux. Il n'y a qu'à rechercher ce qu'a coûté le transport des troupes envoyées lors de la prise de Tombouctou pour se rendre compte des frais des transports dans la saison des basses eaux.

Adjudications publiques. — C'est à juste titre que le commerce demande que les adjudications aient lieu au Sénégal ; le gouvernement ne paiera pas plus cher, les articles et denrées qui lui seront fournis étant exempts des droits de douane et d'octroi. C'est un encouragement qu'il doit donner aux commerçants qui apportent leurs capitaux et leurs bras dans la colonie et qui, par leurs efforts et au prix des risques qu'ils affrontent, concourent au développement de la France coloniale.

En ce qui concerne la différence de fret signalée par M. Assémat, M. le ministre nous permettra de lui dire qu'il n'a peut être pas saisi complètement le sens de la question.

M. Assémat lui a dit que le Gouvernement payait 40 francs par tonneau de Bordeaux au Sénégal, alors que le commerce ne paie que 20 francs par tonneau. Or, de Bordeaux, le gouvernement n'a pas de contrats qui obligent des navires de maisons de commerce à partir à dates fixes. M. Lebon a pensé aux départs fixes du service fluvial, et c'est sans doute ce qui lui a inspiré la réponse qu'il a faite à M. Assémat.

En résumé, pour ceux qui connaissent les intérêts des orateurs qui ont été amenés à prendre la parole au cours de la discussion que nous venons d'analyser, il n'a été traité que des questions de clocher, chacun a prêché pour sa paroisse et celui qui a abordé le plus la question d'intérêt général, de l'aveu même de ceux qui ont assisté à la réunion, serait M. Assémat.

De question d'intérêt général, il n'y a, à proprement parler que celle du port de Dakar soulevée par M. Tandonnet, à laquelle vient se joindre celle du wharf à construire devant Saint-Louis, travail unanimement réclamé par les négociants, le conseil général et la chambre de commerce. La barre du Sénégal est un sérieux empêchement au développement commercial de Saint-Louis, il disparaîtra par la construction du wharf. Améliorer le port de Dakar, y construire des bassins de radoub, y créer des entrepôts de charbon, construire le wharf devant Saint-Louis, tels sont les trois conditions essentielles dont la réalisation permettra au Sénégal de prospérer désormais sans entraves.

---

En dehors des personnes qui accompagnent le ministre des Colonies, et des membres de la Chambre de commerce, étaient présents à la réunion :

MM. Clastres, de la maison Delmas et Clastres ; L. Hounau, négociant commissionnaire ; Rabaud, négociant, au Sénégal ; H. Byon, commissionnaire, B. Biquette, négociant, au Sénégal ; Sambain, représentant de la maison Maurel et H. Prom, à Saint-Louis, et membre conseil privé ; Delord, représentant de la maison Devès et Chaumet, à Saint-Louis, et membre du conseil privé ; Lézongar, représentant de la maison Devès et Chaumet, à Saint-Louis, et conseiller général, du Sénégal ; Aumont, conseiller général, du Sénégal ; Couchard, député, au Sénégal ; Miran, négociant commissionnaire ; Château, commissionnaire ; Rey, secrétaire général de la direction de l'intérieur ; Gabard, représentant de la maison Buhan et Teisseire, à Rufisque, maire de Rufisque ; Saute, représentant de la maison Ch. Peyrissac et Cie, au Sénégal, président de la chambre de commerce ; plusieurs commissionnaires de Bordeaux, en relations d'affaires avec le Sénégal et divers principaux employés de maisons de commerce de Saint-Louis.

---

BORDEAUX  
et la colonisation française  
(*La Politique coloniale*, 4 octobre 1900)

I

On a dit de la ville de Bordeaux, étalée en un croissant magnifique au bord de son fleuve, qu'elle n'était « que la moitié d'une capitale, dont l'autre moitié était aux colonies. » Le fait est que la période la plus éclatante de la grandeur bordelaise, le dix-huitième siècle, fut celle des relations les plus actives avec les possessions françaises d'outre mer, particulièrement les Antilles.

Bordeaux, comme toute la France provinciale, a souffert de l'absolutisme de Louis XIV ; toute la vie du royaume affluait alors à la cour ; Colbert, dans sa manie « réglementaire », ne pouvait tolérer les initiatives qui ne procédaient pas de ses conseils, mais, par contre, était impuissant à provoquer vers les colonies, dont il avait compris l'importance, un mouvement d'échanges soutenu. On avait lancé presque officiellement l'émission des titres des Compagnies des Indes ; après dix ans de luttes et d'innombrables circulaires, on dut leur retirer leur privilège (1664-1671) ; en 1682, on avait peine à expédier de Bordeaux dans les Antilles une vingtaine de petits navires, et le fret de retour montait à 2.000 tonneaux de sucre ! Cependant, 870 navires étrangers venaient, en cette même année, charger des vins de Bordeaux.

C'est pourtant Louis XIV qui, en pleine guerre de la succession d'Espagne, donna au commerce bordelais l'institution centrale qui dirigea ses progrès au siècle suivant : en 1705 fut établie la chambre de commerce de Bordeaux, qui se composait alors de trois juges au tribunal de commerce et de six membres élus par un très petit nombre de notables négociants. L'intendant, comme aujourd'hui le préfet, exerçait quand il voulait la présidence de la chambre, et M. de Tourny, dont les Bordelais viennent de rajeunir le monument, montra souvent dans ces fonctions sa grincheuse passion d'autorité. Très nettement, la nouvelle compagnie décida d'orienter vers la mer le commerce bordelais ; une médaille qu'elle fit frapper en 1706 porte au revers la poupe d'un navire, avec l'inscription : *Quo non, hac duce* <sup>3</sup>.

La mort de Louis XIV fut le signal d'une véritable explosion de joie dans tout le royaume. Le duc d'Orléans fut populaire parce qu'il fut en tout l'exact contre-pied du vieux roi. Le système de Law, qui fit beaucoup de ruines, eut du moins l'avantage de donner à l'esprit public le goût des grandes entreprises, de réveiller les initiatives assoupies, d'attirer l'attention sur le domaine français d'outre-mer.

Nulle ville plus que Bordeaux ne s'est joyeusement engagée dans ces voies nouvelles ; elle reçoit du conseil du Roi l'autorisation de faire la traite des nègres d'Afrique, puis de commencer avec les îles d'Amérique ; elle devient l'entrepôt des denrées coloniales pour la France et même une partie de l'Europe ; sans doute, les guerres du XVIII<sup>e</sup> siècle interrompent de quelques années moins brillantes l'essor de cette prospérité ; mais, dans l'ensemble, le mouvement colonial de Bordeaux n'a cessé de se développer depuis la Régence jusqu'à la veille de la Révolution ; le sucre, le cacao, le café arrivaient des Antilles en échange des vins, des barils de lard, des toiles. Il est remarquable que le premier service postal d'outre mer créé par l'ancienne monarchie ait eu Bordeaux pour point de départ (1878 [*sic*]). C'est qu'à cette époque, de grands intérêts français étaient engagés aux Antilles, à Saint-Domingue en particulier. On estime que, sous le règne de Louis XVI, Bordeaux, de beaucoup le premier port de

---

<sup>3</sup> Jusqu'où ne va-ton pas sous sa conduite (d'une boussole posée sur la poupe d'un navire) ?

France, faisait le quart du commerce du royaume, avec un chiffre annuel qui dut atteindre 250 millions ; la part du trafic colonial dépassait 150 millions.

Les Bordelais du XVIII<sup>e</sup> siècle abandonnaient volontiers aux Académies les discussions spéculatives sur la traite des noirs que pratiquaient chez eux de très honorables négociants ; les nègres apportés sur les plantations des îles devenaient des travailleurs agricoles — ce qu'ils n'étaient assurément pas dans leur pays ; le développement de la production sucrière à Saint-Domingue est contemporain de celui de la traite ; au milieu du règne de Louis XV, on peut estimer qu'il arrivait aux Antilles un millier de nègres chaque année ; on en comptait près de 60.000 à la Martinique seulement : leur transport, comme l'enrichissement des planteurs, profitait surtout aux négociants bordelais ; il semble cependant que, avec ce goût des divisions (j'allais dire des coteries), dont il serait possible de trouver encore des traces dans la société contemporaine de Bordeaux, les négociants négriers formaient un groupe assez distinct des armateurs ou transitaires qui s'occupaient de l'importation des denrées coloniales.

Le sucre des Antilles n'était pas livré au commerce tel qu'on l'apportait à Bordeaux : des usines le transformaient et l'appêtaient pour la consommation ; il y eut alors plus de vingt raffineries à Bordeaux, et leurs marques passaient pour les premières de l'Europe. On vit aussi des négociants des Antilles construire eux-mêmes leurs navires, et même, aux époques de guerre, les armer en corsaires pour prévenir toute tentative de l'ennemi et courir la chance d'une bonne prise. Le commerce colonial répandit alors dans Bordeaux une telle abondance, la transformation et la réexportation des denrées coloniales y laissa chaque année un tel surplus d'argent liquide, que la ville prit rang parmi les plus belles et les plus monumentales de France ; elle plaça aussi dans l'industrie une partie de ses capitaux ; elle eut des verriers, des ferronniers, des faïenciers dont l'art rehaussa le confort des riches demeures.

L'histoire de Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle montre bien que la ville tirait alors d'elle-même les éléments essentiels de sa prospérité ; elle avait ses marchés coloniaux, où elle régnait par la force de son organisation plus que par l'absence de concurrents ; elle avait ses usines ; enfin et surtout peut être, elle avait sa flotte ; loin de payer à des armateurs étrangers des frets qui auraient diminué d'autant ses bénéfices, elle ne négligeait aucune source de profits ; des étrangers, attirés par le renom de vie facile de Bordeaux, fixés par le charme pénétrant de ce séjour privilégié, renforçaient sans cesse les éléments les plus actifs de cette prospérité. Et c'est une vraie splendeur que celle de Bordeaux, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, au moment de l'intendance de Tourny, de la construction du Grand Théâtre et de l'ouverture des premières larges percées.

La fortune de Bordeaux était si bien liée à ses relations d'outre-mer que la décadence en suivit immédiatement la crise coloniale de la Révolution et de l'Empire. Depuis le moment où l'Angleterre se déclara contre la France républicaine jusqu'aux traités de 1815, il n'y eut, pour ainsi dire, aucune sécurité pour le commerce par mer ; de plus, l'abolition de l'esclavage supprimait la traite des noirs, et le blocus continental privait en même temps les viticulteurs bordelais de leurs meilleurs clients.

Le gouvernement de la Restauration ne permit pas à la bourgeoisie bordelaise, malgré l'éclatante énergie de certains de ses membres, de reconstituer la prospérité commerciale du temps de Louis XVI, Bordeaux manquant de colonies pour y exercer son activité traditionnelle ; c'est bien alors que se sont fondés les premiers établissements du Sénégal, mais depuis le désastre fameux de la *Méduse* (1817) qui portait une mission d'ingénieurs et quelques troupes d'occupation, cette malheureuse colonie fut dirigée avec la plus extraordinaire incohérence, jusqu'à l'arrivée de Faidherbe (1854) : trente et un gouverneurs s'y succèdent en trente-sept ans ! Les quelques Bordelais qui y entreprirent le commerce de la gomme eurent à lutter contre les prétentions des chefs maures, riverains du Sénégal ; ils étaient obligés de payer à ces roitelets d'humiliantes « coutumes » pour avoir le droit d'ouvrir, aux escales du fleuve, des comptoirs temporaires.

La Restauration essaya bien d'encourager au Sénégal des essais agricoles, mais elle adopta un tel système de primes aux planteurs que ceux-ci se contentèrent de spéculer sur les faveurs administratives, si bien que le gouvernement de Juillet biffa les crédits correspondants ; le coton n'avait pas fait l'objet d'études sérieuses et l'indigo revenait trop cher pour soutenir la concurrence de l'Inde.

Mais des Bordelais trouvèrent une source nouvelle de fortune : au lieu d'acheter aux indigènes les produits spontanés du sol, ils eurent l'idée de dresser les nègres à l'agriculture ; c'était une véritable révolution, l'une des plus fécondes assurément qui aient transformé la condition des indigènes. La République de 1848 ayant définitivement aboli l'esclavage, ces hommes d'initiative résolurent de trouver cependant de la main-d'œuvre parmi les populations noires ; l'entreprise était hardie, si l'on songe que la plus précieuse des libertés pour le noir affranchi est celle de ne rien faire.

Bien que la monarchie de Juillet ait entravé ces essais par un droit d'entrée sur les graines oléagineuses, la culture des arachides ne tarda pas à transformer le Cayor, c'est-à-dire la façade toute saharienne de la côte entre le fleuve Sénégal et le cap Vert. L'instrument de fer dont se servent les paysans noirs est encore appelé *hilaire*, du prénom de M. Hilaire Maurel, qui fut un des premiers propagateurs des innovations agricoles et l'un des fondateurs d'une des plus puissantes et des plus honorables maisons du Bordeaux contemporain. Mais ces exemples ont été peu suivis à Bordeaux ; les « Sénégalais », de même que le « morutier » et autres coloniaux, sont restés presque jusqu'à nos jours une minorité, riche et considérée sans doute, mais éclipsée par le luxe magnifique des négociants en vins.

BORDEAUX  
et la colonisation française  
(*La Politique coloniale*, 5 octobre 1900)

II

Le Second Empire fut, pour le commerce bordelais, une époque d'incomparable essor : la vapeur et le télégraphe électrique transforment les moyens de transport et facilitent les communications ; le régime des traités de commerce de 1860, préparés par une série de détaxes douanières, ouvre aux vins bordelais des débouchés nouveaux ; en Angleterre, dans les trois premiers trimestres de 1860, on exporte pour plus de deux millions de vins, chiffre triple de celui de l'année précédente ; le port est pourvu de quais, de grues à vapeur ; la compagnie des Messageries maritimes inaugure sur l'Amérique du Sud un service de paquebots qui décuple les importations de vins bordelais dans l'Argentine. Et ces relations sont si vivaces que, plus tard, malgré les maux de la guerre, malgré les désastres de l'invasion du phylloxéra, le commerce bordelais se maintient, atteignant en 1889, avec 890 millions, le chiffre le plus élevé qu'il ait jamais touché.

Mais cette prospérité n'eut qu'un temps. Les traités de commerce arrivés à expiration, la France est revenue au régime protectionniste, et si l'agriculteur y a trouvé son compte, les commerçants bordelais sont unanimes à s'en plaindre.

Le commerce des vins est devenu très difficile, et, l'on doit l'avouer, le nombre des négociants bordelais qui s'en occupent est beaucoup trop considérable pour laisser à tous de suffisants profits. Il n'entre pas dans le plan de cet article d'étudier les conditions de ce qui fut, pendant des années, presque le monocommerce de Bordeaux, aussi dangereux que la monoculture ; nous voyons avec plaisir que quelques grandes maisons de vins prospèrent encore, mais nous constatons seulement, et ceci ne paraît pas contestable, que Bordeaux ne peut plus vivre de ce seul commerce et que, le

développement en paraissant moins probable que la réduction progressive, sauf pour les grands crus classés, il y a lieu de chercher ailleurs les éléments d'une richesse nouvelle.

## II

Si l'on dépouille avec soin les statistiques douanières de ces dernières années, on remarque que, dès maintenant, les colonies françaises font avec Bordeaux un trafic considérable par lequel se sont constituées déjà de solides fortunes. J'emprunte à l'administration des douanes les chiffres suivants qui se rapportent à l'année 1898.

En 1898, les quatre principaux clients de Bordeaux sont, par ordre d'importance, l'Angleterre, les États-Unis, l'Espagne, la République Argentine, dont les échanges, en exportations et importations réunies, se chiffrent respectivement par 8.551.480, 2.602.455, 1.985 307 et 851.325 quintaux métriques. L'Algérie vient au cinquième rang, avec 722.349 quintaux.

Après l'Algérie vient la Belgique (583.524 quintaux), puis le Sénégal, avec 573.362 quintaux.

La série continue comme suit : Allemagne, 540.349 quintaux ; Russie 437.987 ; Autriche, 420.118 ; Saint-Pierre Miquelon et grande pêche, 410.916 ; Italie, 272.697 ; Martinique, 238.568 ; Pays-Bas, 226.897 ; Indochine française, 223.788 ; Suède, 217.541 ; Uruguay, 161.378 ; Brésil, 137.014 ; Roumanie, 126.906 ; Norvège, 122.373 ; Portugal, 119.063 ; Canada, 82.998 ; Inde anglaise, 66.603 ; Chili, 02.001 ; Venezuela, 52.147 ; Guadeloupe, 51.657 ; Danemark, 45.333 ; Établissements français de la côte occidentale d'Afrique, 44.558.

Les autres colonies donnent les chiffres suivants pour les échanges avec Bordeaux, exportations et importations comprises :

	Quintaux
Réunion	29.199
Madagascar et îles voisines	15.199
Établissements français de l'Océanie	8.324
Tunisie	8.098
Inde française	6.910
Guyane française	6 650

Si l'on fait le total des exportations et importations de Bordeaux pour l'année 1898, on trouve un chiffre de 21.467.609 quintaux.

Le total particulier du commerce avec les colonies françaises représente 2.061.333 quintaux, soit presque exactement un dixième du mouvement des échanges. Ce sont là les chiffres du commerce colonial apparent, mais les relations coloniales de Bordeaux empruntent parfois des voies détournées, surtout en ce qui concerne l'océan Pacifique. M. Étienne Huyard, secrétaire du Comité bordelais des conseillers du Commerce extérieur, est arrivé par des travaux plus détaillés que ceux de la douane, à la conclusion que le commerce colonial représentait pour Bordeaux une fraction notablement supérieure ; il est d'ailleurs facile d'en constater l'importance par le remarquable Salon Bordelais de la classe 115 de l'Exposition universelle (produits d'exportation aux colonies).

Avant d'étudier d'un peu plus près les relations de Bordeaux avec les divers groupes de colonies françaises, il convient de donner quelques indications générales, qui résultent de l'examen des statistiques douanières.

Les totaux des exportations de Bordeaux aux colonies sont tous plus faibles que ceux des importations des colonies à Bordeaux ; il suffit de parcourir les listes des principales marchandises d'échange pour s'apercevoir que les colonies nous envoient les matières premières, qu'elles consomment peu de denrées originaires de France. Une exception, pourtant, est notable, c'est celle des établissements français de la Côte occidentale d'Afrique, où l'importation (31.768 quintaux) dépasse de beaucoup l'exportation (2.492 quintaux) : la raison en est que Bordeaux a embarqué quantité de matériaux destinés à l'outillage commercial du pays, et dont l'emploi sur place permettra très probablement d'augmenter les exportations de la colonie, tandis que diminueront les fournitures de premier établissement par la métropole.

Une autre observation est que Bordeaux envoie aux colonies peu ou pas d'objets fabriqués, et là s'accusent les conséquences de ce fait que Bordeaux n'est plus ou n'est pas encore assez pleinement une ville industrielle ; les produits d'alimentation sont de ceux que Bordeaux expédie en plus grandes quantités, poissons salés, légumes secs, conserves de toutes sortes ; en revanche, et ceci pourrait d'abord sembler étonnant, les vins de Bordeaux ne vont aux colonies qu'en petites quantités ; mais des vins ne sont pas des articles de consommation courante, les grands crus ne sauraient convenir aux bourses ordinairement modestes des employés de commerce ou des fonctionnaires coloniaux ; quelques expéditions de vins bourgeois suffisent donc à la demande des résidents français dans les colonies non-vinicoles, et les populations indigènes ne fournissent encore que peu de clients.

Il faut aussi remarquer que, dans les tableaux de détail, la somme des « marchandises principales » atteint presque exactement le total général des importations de chaque colonie en France, au lieu que la marge a été plus grande entre la somme des produits détaillés à l'exportation et le total général : ceci indique une fois de plus que, dans nos colonies, les produits français atteignent peu les indigènes ; en effet, chaque Européen fixé aux colonies garde certains goûts personnels qu'il ne peut satisfaire qu'en s'adressant à des négociants de France, et toutes ces petites commandes, qu'il est impossible de grouper sous des rubriques abrégées, forment une somme importante ; si nos producteurs étaient pourvus pour nourrir ou habiller les indigènes, des chiffres considérables figureraient à l'exportation sous quelques titres qui ne sont même pas cotés, comme tissus de coton, savons, etc.

Enfin, d'autres statistiques publiées par la douane pour 1898 il ressort que le mouvement de la navigation entre Bordeaux et les colonies françaises a surtout profité au pavillon national, dans la proportion de 305 navires sur 352 aux entrées et de 95 sur 113 aux sorties. Il est clair que ces chiffres ne s'appliquent qu'au commerce direct et apparent de Bordeaux avec les colonies, mais nous manquons de documents précis pour estimer la quantité de marchandises qui parviennent dans les colonies françaises après transbordement dans un port étranger. Cette quantité doit être notable, même pour la côte de Guinée, le Congo et Madagascar, destinations pour lesquelles le fret est disputé par des étrangers à notre Compagnie des Chargeurs-Réunis, mais surtout pour l'Extrême-Orient.

### III

Les relations entre Bordeaux et l'Algérie sont assurées par plusieurs compagnies à services réguliers, notamment par des cargo-boats de la Transatlantique, des vapeurs de la Société bordelaise « les Fils de Th. Conseil » (Bordeaux, Oran, Arzew, Mostaganem, Alger, Philippeville, Bougie, Bône), des vapeurs de la Compagnie « J.-H. Tandonnet frères » (Oran, Alger, Bône) ; il faut ajouter les services Cyprien Fabre, de Marseille, (Bordeaux, Espagne, Algérie), et quelques voyages par steamers de la Société Delmas, frères, de la Rochelle-Bordeaux à Oran, Mostaganem et Alger ; enfin, ceux que MM. A.-C. Lequellec et fils, armateurs de Bordeaux, ont inaugurés entre l'Algérie, l'Espagne et Rouen-Paris par vapeurs aménagés spécialement pour le transport des vins.

L'importation des vins algériens est de beaucoup la principale (303.665 quintaux) ; ils sont employés pour renforcer les vins naturels de Bordeaux et tendent, depuis la suppression des entrepôts spéciaux, à se substituer pour ces usages aux vins espagnols.

Les phosphates (130.665 quintaux), produit lourd et de médiocre valeur, complètent très heureusement les charges insuffisantes ; ils sont répartis de Bordeaux dans toute la région agricole du Sud-Ouest ; quant aux céréales (grains et farines), le commerce bordelais, s'il ne s'en désintéresse pas complètement, n'en fait plus l'objet de transactions aussi actives qu'autrefois. Il y a lieu de remarquer que la laine ne figure pas parmi les importations d'Algérie, alors que Bordeaux en fait passer sur Mazamet des cargaisons considérables, arrivant de l'Amérique du Sud ; l'amélioration de l'élevage du mouton sur les hauts plateaux de l'Algérie ne manquerait pas d'ouvrir en cette matière une concurrence favorable à nos producteurs d'Afrique comme aux apporteurs bordelais. Il existe près de Bordeaux, à Villenave-d'Ornon, une importante usine pour la préparation des cuirs, peaux et laines, dont les directeurs seraient certainement disposés à encourager ce mouvement.

BORDEAUX  
et la colonisation française  
(*La Politique coloniale*, 6 octobre 1900)

III

À côté de l'Algérie, la Tunisie n'a que des relations rares et irrégulières avec Bordeaux ; on doit souhaiter le prolongement jusqu'à Tunis, Sousse et Sfax des lignes bordelaises qui ne dépassent pas Bône aujourd'hui ; les huiles de Sousse nous viendront plus économiquement par cette voie que par Marseille ; de même les phosphates de Gafsa dont les gisements sont reliés à Sfax par un chemin de fer à voie étroite ; il ne serait pas indifférent enfin, au moment où le gouvernement tunisien se préoccupe du peuplement français de la Régence, de mettre à la disposition des émigrants, nombreux encore dans notre Sud-Ouest, des transports fréquents et peu chers sur la Tunisie.

Le Sénégal est une colonie bordelaise ; la suprématie de Bordeaux ne s'étend pas seulement sur le Sénégal français proprement dit, mais sur les territoires de la Gambie anglaise et de la Guinée portugaise, dont le trafic est presque tout entier aux mains de négociants bordelais ; il y aurait peut-être à craindre pour l'avenir une rivalité que l'on n'eût pas soupçonnée il y a seulement dix ans, celle des Belges ; nous croyons savoir, en effet, qu'une compagnie belge assez puissante est en voie d'établissement à Dakar, et l'on doit rapprocher de ce fait la création récente d'une ligne belge de steamers d'Anvers à Dakar, Konakry, la Côte d'Ivoire et l'Angola.

Bordeaux reste cependant le grand port français de Sénégal ; il est relié à sa colonie d'Afrique par deux compagnies postales et plusieurs services libres : les Messageries maritimes touchent à Dakar deux fois par mois, en allant dans l'Amérique du Sud ; les Chargeurs-Réunis ont deux services, l'un mensuel qui touche seulement à Dakar et, de là, file sur Le Cap et l'Afrique orientale du Sud, l'autre, une fois tous les deux mois, qui dessert toute la côte, de Dakar à Loango et au Congo belge.

Les paquebots des Messageries, rapides et très confortables, sont préférés par les passagers de cabine ; ceux des Chargeurs sont employés sur Dakar pour les transports de l'État ; il y a là une sorte de monopole, notoirement favorable à cette compagnie, car l'État français aurait pu, s'il n'était lié par des engagements formels, obtenir 10 % d'économie en s'adressant à la concurrence.

Parmi les maisons bordelaises qui traitent avec le Sénégal, les trois plus considérables ont leurs vapeurs et font des voyages réguliers : ce sont MM. Maurel et Prom (4 navires), Buhan et Teisseire, Devès et Chaumet. La flotte de ces trois maisons jauge

ensemble 6.700 tonnes. D'autres maisons, dont le chiffre d'affaires est encore très important, se syndiquent pour affréter des bâtiments indépendants ; les trois premières forment ce que l'on appelle sur la place de Bordeaux la « grande participation » ; elles se sont mises d'accord pour partager le fret de l'État à destination de l'intérieur ; mais ce n'est là qu'une partie, et non la plus importante, de leur trafic. Leurs vapeurs ne vont pas plus loin que le Sénégal, ou au plus la Casamance ; de là, pendant la saison de la traite (novembre à juin), un service annexe est assuré par une autre maison bordelaise jusqu'à Conakry, en concurrence avec des paquebots allemands et anglais.

La gomme (40.977 quintaux) et les arachides (253.622 quintaux) sont les principales marchandises importées du Sénégal ; la gomme est triée à Bordeaux et vendue sur place à des usiniers ou commerçants du dehors ; les arachides, au contraire, sont l'objet d'un traitement industriel à Bordeaux même. Il existe à Bordeaux ou aux environs trois huileries pour l'élaboration des arachides ; les huiles ainsi préparées ont de nombreux emplois dans l'industrie et l'on prétend même qu'elles passent, sous les étiquettes fallacieuses de marchands du Sud-Est de la France, dans la consommation courante. Léon Say définissait plaisamment l'arachide : « une petite graine que l'on écrase pour faire de l'huile d'olives » ; il paraîtrait que Salon (Bouches-du-Rhône), qui « vend directement l'huile d'olives du producteur au consommateur », est un grand marché pour les huiles d'arachides ; si toutefois ce ne sont pas là propos sans valeur, il est établi que ces dernières, bien préparées, se présentent sans aucune propriété nocive ; elles sont donc parfaitement comestibles, si tel est le goût du client. Ce sont des Bordelais qui ont propagé au Sénégal la culture de l'arachide ; les noirs du Cayor, après avoir travaillé le sol à l'hilaire, sont initiés maintenant au maniement de la charrue française, dont le rendement est très supérieur. Il y a donc lieu de prévoir une surproduction qui n'effraie personne, car les offres ont été jusqu'ici à peine égales aux demandes. Nous parlerons plus loin, à propos de la côte de Guinée, de la traite du caoutchouc.

Les exportations de Bordeaux ou Sénégal se montent au chiffre total de 232.690 quintaux. Les maisons bordelaises ne se bornent pas, en effet, à l'exportation des produits naturels du Sénégal ; elles font là-bas, par leurs factoreries, un commerce local de gros, demi-gros et détail ; les factoreries sont établies à la côte jusqu'en Casamance et dans l'intérieur le long du Sénégal, jusque sur le haut Niger. La navigation du fleuve Sénégal est assurée par des Bordelais ; on sait que ce cours d'eau, soumis au régime des pluies tropicales, est navigable en toutes saisons jusqu'à Podor pour les bâtiments de mer, mais qu'en amont, jusqu'au pied des cataractes du Félou, près Kayes, ces navires ne peuvent circuler qu'aux crues, d'août à novembre. En hiver et au printemps, quand les eaux sont basses, on remonte le plus loin possible avec des chaloupes fluviales, puis des radeaux halés à la cordelle. La maison Devès et Chaumet est subventionnée par l'État pour les transports postaux et publics du fleuve ; les autres « Sénégalais » de Bordeaux ont des chaloupes libres ou des goélettes d'une trentaine de tonneaux, selon la saison.

Pendant les crues, il est ordinairement nécessaire d'alléger les steamers qui vont à Kayes pour le passage de la barre à Saint-Louis ; ils sont ensuite rechargés à plein et trouvent en Sénégal un chenal de 6 à 7 mètres.

Les factoreries traitent ou comptant, pour le détail, avec les indigènes ou les résidents européens ; la vente à crédit, dont on a fait quelques essais, n'a donné que des mécomptes ; le crédit est, au contraire obligatoire, pour les ventes en gros et demi-gros ; des courtiers indigènes, seuls capables de tirer tous les profils des échanges avec leurs congénères, s'enfoncent dans l'intérieur, emportent pour cent à quatre cent mille francs de tissus, sucre, riz, conserves, etc. ; ils s'acquittent, un an après, en espèces ou en gomme ; les risques, on le voit, sont considérables, et médiocrement garantis par quelques immeubles urbains ; cependant, avec des chefs de factoreries bien au fait du pays, on trouve des correspondants indigènes laborieux et sûrs, Ouolofs, Bambaras ou Sarracolets. Malheureusement, Bordeaux ne fabrique pas la plupart des marchandises

qui sont ainsi expédiées ou Sénégal : l'Angleterre fournit les tasses, Marseille envoie les tuiles, la chaux, le ciment, les savons, et, si le pavillon marseillais n'est guère représenté au Sénégal, il est indiscutable qu'une partie des avantages du commerce bordelais passe aux usines marseillaises. Il en serait autrement si Bordeaux devenait une ville industrielle : sur les quatre vapeurs de MM. Maurel et Prom, deux sont affectés aux relations du Sénégal avec Marseille.

BORDEAUX  
et la colonisation française  
(*La Politique coloniale*, 7 octobre 1900)

IV

Le Sénégal, trop voisin du Sahara, ne produit pas de caoutchouc; du moins n'a-t-on pas encore réussi à y acclimater des espèces fécondes ; mais dès la Gambie et la Casamance, on voit apparaître les lianes et les arbres à latex, et il en est de même si l'on remonte le Sénégal au delà de Kayes ; les pays plus méridionaux, tous ceux de la côte de Guinée, sont encore plus riches en essences à caoutchouc.

Or, nous avons dit que les relations directes de Bordeaux ne s'étendent pas au delà de Konakry, sauf par les Chargeurs-Réunis qui n'ont que six vapeurs par an et des tarifs de fret fort élevés. Malgré ces conditions peu favorables, des négociants s'occupent de créer à Bordeaux un marché de caoutchoucs africains, qui remplacerait pour la France ceux d'Anvers, Hambourg et surtout Liverpool.

Des maisons sénégalaises de Bordeaux ont rayonné jusque sur le haut Niger pour acheter du caoutchouc aux indigènes ; le district de Kouroussa est ainsi devenu tributaire de la voie d'évacuation du Sénégal et ne fera retour à la Guinée française, dont il relève administrativement depuis la dislocation du Soudan, qu'après l'achèvement du chemin de fer de Konakry au Niger. Clermont-Ferrand, avec ses fabriques de pneumatiques pour cycles et automobiles, consomme beaucoup caoutchouc, et l'un de ses industriels [Bergougnan] a eu l'idée de s'approvisionner directement à Kouroussa ; du Soudan, le caoutchouc est apporté à Bordeaux, mais, sauf des cas particuliers, il n'y reste pas et repart presque aussitôt sur Liverpool. Il est arrivé cependant que des lots, exposés pendant quelques heures, ont trouvé preneur ici même ; en 1899, 445 tonnes de caoutchouc ont été vendues à Bordeaux, contre 300 en 1898 ; sur ce chiffre, le Sénégal (c'est-à-dire le Soudan) a fourni plus de moitié (262 tonnes), la Côte d'Afrique 31 tonnes, Madagascar 2 seulement ; le reste vient de l'Amérique centrale (Colombie). Ce sont là des débuts modestes, mais la progression en est encourageante ; elle serait beaucoup plus rapide si les relations étaient plus actives entre Bordeaux et la Côte tropicale de l'Ouest africain.

À l'heure actuelle, ces relations existent à peine. Une maison bordelaise seule s'occupe de les développer, en ce qui concerne le caoutchouc et les bois exotiques ; presque tout ce fret est enlevé par les Anglais et les Allemands, dont la ligne Wormann (Hambourg) est certainement l'une des mieux administrées du monde entier ; les coprahs, huiles et amandes de palmes sont importées à Marseille par vapeurs français (Cyprien Fabre, Fraissinet) ou étrangers. Bordeaux n'en voit rien, ou à peu près. Or, Bordeaux manque précisément d'huiles à bon marché pour savonneries ; ses usines et celles, toutes proches, de Casteljalous, sont obligées d'acheter des huiles à Marseille, qui en est le grand entrepôt. Une ligne de cargos lents, mais réguliers et peu chers, n'aurait sans doute pas de peine à se constituer sur place une clientèle. Elle apporterait aussi à Bordeaux les bois exotiques de la Côte d'Ivoire, l'acajou notamment ; on objecte que ce bois n'a pas la même tenue que celui des îles ; cependant, la marine française l'accepte maintenant pour les installations intérieures de ses bâtiments.

Des fabriques existent à Lormont près Bordeaux à Jarnac (Charente) : elles traitent surtout le chêne et les bois du Nord ; mais l'acajou, dont on faisait sous le premier Empire des meubles massifs qui défient le temps, pourrait bien reprendre quelque crédit, si des communications meilleures l'amenaient à bon compte près des usines. Nous savons que des personnalités bordelaises s'inquiètent de raviver dans le pays les industries d'art dont la prospérité fut si brillante au dernier siècle ; encourager celle de l'ameublement serait rendre service en même temps au commerce colonial.

Nous n'avons à parler ici que pour mémoire du Congo français, avec lequel Bordeaux ne fait aucun commerce ; un armateur bordelais, des mieux qualifiés et des plus honorables, est entré comme administrateur dans la Compagnie concessionnaire des Sultanats du Haut Oubanghi ; mais il n'y a là qu'une union toute personnelle, et nous devons attendre des manifestations autres que des mouvements de Bourse pour formuler une appréciation sur l'avenir économique du Congo français et l'intérêt d'y associer tel ou tel de nos ports.

Bordeaux a pris depuis quelques années un vif intérêt aux choses de Madagascar. Un Bordelais avait commencé une exploitation de caoutchouc qui fut interrompue par la guerre et l'insurrection de 1895-1896 ; des négociants de notre place sont fournisseurs de denrées alimentaires vendues à Tananarive. Mais l'effort le plus intéressant fut celui d'un groupe bordelais dit « Société française d'études et d'exploitation à Madagascar ». Cette Compagnie offrait dès 1897 de construire le chemin de fer de Tananarive à la mer, sans garantie d'intérêts, mais avec concession de terres cultivables à choisir par elle près de la voie, y compris la propriété des mines qu'on pourrait y découvrir. La Chambre des députés, saisie de ce projet, fut effrayée de l'importance des concessions foncières demandées (2.600 hectares par kilomètre de voie ferrée), et le projet n'aboutit pas ; on sait qu'aujourd'hui, la colonie de Madagascar construit en régie le chemin de fer de Tananarive à la côte. Cependant Madagascar n'a pas été perdu de vue par certains capitalistes et armateurs bordelais, dont il faut souhaiter que la bonne volonté rencontre enfin le succès qu'elle mérite.

\*  
\* \* \*

Les colonies américaines de l'Atlantique entretiennent avec Bordeaux des relations assidues, en particulier Saint-Pierre et Miquelon, centre de ralliement de nos pêcheurs de banc de Terre-Neuve. Le commerce des morues est un des plus anciens de Bordeaux ; les négociants qui le pratiquent habitent encore les rues tortueuses et les vieilles maisons du quartier de la Rousselle ; leurs importations sont en progression constante ; et le total de 1899 (morues d'Islande comprises) montait à 760.320 quintaux, chiffre qui n'avait pas été atteint encore.

En général, l'armement pour la pêche de la morue n'est pas bordelais ; une dizaine de bateaux « chasseurs » qui vont recueillir sur place les chargements des navires de pêche, sont seuls attachés au port de Bordeaux ; ces chasseurs partent de Bordeaux en avril et reviennent fin mai. C'est en automne que le marché bordelais bat son plein ; d'août à novembre arrivent les « banquiers » ou navires pêcheurs du grand banc de Terre-Neuve ; en janvier, toutes leurs opérations achevées, ils ont rejoint leurs ports d'armement : Saint-Malo, Granville, Fécamp, Gravelines, Dunkerque.

Bordeaux transforme la morue verte en morue sèche, bonne pour la vente et l'exportation ; les sucreries sont nombreuses à Bègles, dans la banlieue sud de la ville ; il en existe d'autres sur la Méditerranée, à Cette et Port-de-Bouc, et Bordeaux s'inquiète de cette concurrence, que favoriseraient des tarifs spéciaux de chemins de fer pour les transports des morues vertes importées en Gironde ; d'autre part, des capitaines

pêcheurs, peut-être rebutés par les exigences de quelques négociants, vont à La Rochelle au lieu de Bordeaux ; enfin, la maison Légasse, de Bayonne, très active et très bien représentée à Saint-Pierre, arme depuis quelques années pour la pêche sur le grand banc.

Nous ne croyons pas cependant que le commerce bordelais doive être, de ce fait, beaucoup diminué : Bayonne prendra très probablement — et nous l'en félicitons — un essor indépendant, car elle peut facilement écouler ses morues sèches sur l'Espagne voisine, qui en absorbe une grande quantité ; mais La Rochelle manque de débouchés économiques vers l'étranger, la consommation intérieure ne suffisant pas à soutenir une industrie considérable.

Pour ce qui est de la Méditerranée, les frets réduits des chemins de fer ne peuvent rien contre les risques d'un double transbordement ; il y a grand intérêt, pour la bonne conservation de la morue verte, à la faire voyager le moins longtemps possible, et surtout à lui épargner des trajets en caisses closes ; les navires morutiers ont soin d'aérer leurs cales autant que l'état de la mer le leur permet ; or, s'ils voulaient arriver directement en Méditerranée, outre qu'ils y rencontreraient des températures supérieures à celles de l'Atlantique, ils seraient exposés à des pertes de temps très préjudiciables pour franchir le détroit de Gibraltar.

BORDEAUX  
et la colonisation française  
(*La Politique coloniale*, 8 octobre 1900)

V

On a d'ailleurs observé que les sècheries les meilleures sont celles qui échappent aux influences immédiates des brises de mer. Tout ceci n'implique pas que les Bordelais ne doivent s'attacher à se concilier les marins et capitaines des bateaux pêcheurs et se tenir au courant de tous les progrès de l'outillage ; mais l'avenir ne leur paraît pas hostile.

Ils ont, dans les relations ordinaires du port de Bordeaux, des débouchés sûrs ; on peut estimer que les trois quarts environ des morues importées à Bordeaux sont réexpédiées, après séchage, en Espagne, en Italie, en Algérie et Tunisie, dans les diverses colonies françaises ; les Antilles en demandent beaucoup (la Martinique : 16.839 quintaux, la Guadeloupe : 4.623 quintaux) ; il en est de même du Brésil, tandis que nos colonies d'Afrique occidentale n'en ont pas encore pris le goût ; il ne paraîtrait pas impossible, de ce côté, de trouver un marché nouveau. On sait que la pêche ainsi que l'exportation de la morue sont encouragées par des primes, les marins pêcheurs constituant un personnel d'élite pour notre flotte de guerre ; Bordeaux, principal centre de France pour le commerce des morues, joue de la sorte un rôle maritime, bien qu'il ne soit pas à proprement dire un port d'armement.

Les Antilles étaient naguère, avec la Réunion, les pays producteurs de sucre par excellence ; ces relations ont été atteintes par la diffusion du sucre de betteraves, non moins que par l'abolition de l'esclavage ; cependant les îles d'Amérique envoient encore à Bordeaux des chargements de sucre, de café, de rhum et de tafia ; la maison Labayle possède pour ce service d'élégants voiliers, qui complètent leur chargements, en cas d'insuffisance de fret, par quelques tonnes de bois exotiques et de cornes ; nous pouvons citer, à côté de cet armateur, la maison Besse et Cabrol, qui a des voiliers pour Cayenne et la Martinique. Mais, faute de navires bordelais, les négociants qui importent des produits des îles ont pris l'habitude d'affréter des voiliers italiens et norvégiens, que l'on voit assez souvent dans notre port. La Compagnie Transatlantique a deux services mensuels, touchant à Bordeaux-Pauillac, l'un sur nos Antilles et Haïti, l'autre sur Colon ; sept paquebots confortables et de bonne vitesse sont affectés à ces deux lignes postales. La raffinerie de sucre, qui fut jadis une industrie prospère à Bordeaux, est peu

active aujourd'hui. Au total, les importations de la Martinique atteignent 190.857 quintaux, celles de la Guadeloupe 31.813 quintaux.

Nous ne pouvons quitter l'Amérique sans signaler la récente inauguration du service mensuel de la nouvelle « Compagnie franco-canadienne de navigation à vapeur », du Havre et Bordeaux à Québec, Montréal (Halifax en hiver) ; fondée sur les démarches pressantes de la chambre de commerce française de Montréal, cette société débute modestement avec deux steamers affrétés, mais ses débuts sont de bon augure et permettent d'espérer qu'avant longtemps, elle aura ses navires à elle ; les premiers départs ont emmené au Canada des denrées alimentaires et des vins, ainsi qu'un notable contingent de migrants agriculteurs de l'Europe centrale et orientale ; au retour sur France, le fret (bois, grains, etc.), est surabondant. Nous avons donc tout lieu d'escompter le succès de cette compagnie, qui contribuera à resserrer les liens entre les Français « du vieux pays » et ceux « de l'autre bord ».

Avec nos colonies du Pacifique, Bordeaux n'a pour ainsi dire pas de rapports directs, et cependant, beaucoup de marchandises d'origine bordelaise sont envoyées et consommées en Indo-Chine, en Nouvelle-Calédonie et jusqu'à Tahiti ; on ne pourrait citer comme armateurs que MM. Tandonnet\*, dont les beaux trois-mâts ont peine à ramasser de temps en temps à Tahiti un changement de coprahs que leur dispute la Californie, et M. Ballande\*, qui reçoit quelquefois des importations directes de la Nouvelle-Calédonie ; ce dernier, toutefois, représente honorablement la marine marchande française dans le Pacifique avec des vapeurs qui naviguent entre la Nouvelle-Calédonie, l'Australie et l'Indo-Chine. Mais, pour l'ensemble de ses relations avec l'Extrême-Orient, Bordeaux est tributaire de Marseille, ce qui nous oblige à nous contenter d'indications d'ensemble.

L'Indo-Chine expédie à Bordeaux des riz, des poivres et, en moindres quantités, des peaux de bœufs, des coprahs, même du caoutchouc. Le riz (220.049) est chargé parfois sur des vapeurs directs, presque toujours anglais ; on l'importait jadis en paille ; aujourd'hui, il est travaillé dans les usines de Saïgon, et arrive tout prêt pour la réexpédition ; on se borne à le transvaser des sacs de 100 kg qui le contiennent dans d'autres de moitié plus petits ; une partie des riz indochinois est vendue sur place pour la consommation locale ; mais la plus grande est réexportée sur le Sénégal, les Antilles etc. ; il existe à Bordeaux et à Pauillac des usines, soit pour en faire le triage et en achever la préparation, soit pour en distiller l'alcool. Les distilleries achetaient naguère tantôt du riz, tantôt du maïs, des États-Unis et de La Plata, selon l'abondance des récoltes et les prix correspondants. Aujourd'hui, la distillerie du maïs étranger est paralysée par un droit de douane presque prohibitif. Le poivre d'Indo-Chine (2.598 quintaux) est demandé sur place, non seulement en détail pour les usages domestiques, mais en gros pour les conserves alimentaires dont Bordeaux a la lucrative spécialité. Il viendra sans doute un temps où Bordeaux recevra d'Indo-Chine les cafés et les thés que produiront les nouvelles plantations.

Les importations de Bordeaux vers le Pacifique se font en transit par Marseille, soit par fer, soit par les « Vapeurs du Nord » (ligne Dunkerque, Bordeaux, Marseille, Cette, en correspondance avec les Messageries Maritimes). Plusieurs maisons bordelaises ont des comptoirs dans l'Extrême-Orient : L. Ballande fils aîné (Sydney, Nouméa), Denis frères (Saïgon, Hanoï), Labayle (Haïphong), Cazalet (Siam). Bordeaux ne fournit guère à ces établissements que des vins, des liqueurs et des farines ; ce sont des capitaux bordelais qui leur font passer d'ailleurs les tissus, les fers, le ciment, le beurre, le sucre... dont ils ont besoin ; le sucre français est seul admis en Indo-Chine, mais ce sont surtout les raffineurs de Marseille qui profitent de ce privilège. À propos des pays d'Extrême-Orient, il est bon de rappeler que la chambre de commerce de Bordeaux s'associa à l'envoi de la célèbre mission lyonnaise en Chine (1892) ; son représentant, M. Rabaud, rapporta de son voyage des documents auxquels fut donnée toute la publicité possible.

#### IV

En résumé, le mouvement commercial entre Bordeaux et les colonies, plus important encore que ne l'accusent les statistiques douanières, doit être dès maintenant considéré comme essentiel dans l'économie générale de la vie de notre port. Bordeaux a conservé ses traditions de marché colonial et, partiellement, de ville d'armement pour les colonies (Sénégal, Antilles), mais ce n'est qu'au Sénégal qu'il a fait œuvre de colonisation proprement dite ; la tentative de la Compagnie de Madagascar est restée isolée et sans lendemain ; on ne trouve pas, à travers nos colonies, de groupements bordelais fortement constitués, comme ceux dont les Lyonnais sont si fiers, et à juste titre, en Algérie, en Tunisie, en Indo-Chine. Mais Bordeaux paraît décidé à s'orienter vers l'industrie, qui lui ouvrira de plus larges débouchés parmi les indigènes de nos colonies. Il y a, dans cette voie, beaucoup à faire. Nous n'avons pas à traiter ici la question de Bordeaux ville industrielle ; mais nous pouvons rappeler le succès des hommes d'initiative qui ont fondé ces fabriques de liqueurs et ces usines de conserves alimentaires dont les produits portent dans les postes les plus lointains le bon renom de la fabrication française ; nous avons eu l'occasion de signaler, au cours de cet article, diverses autres industries qui pourraient se greffer sur l'importation des produits coloniaux.

Bordeaux s'informe curieusement aujourd'hui de tout ce qui concerne les colonies françaises ; sa Société de géographie commerciale, qui célébrait, cette année même, son vingt-cinquième anniversaire, vient de fonder une Section coloniale et du commerce extérieur, l'enseignement de la géographie coloniale a été institué à la Faculté des Lettres, à la demande et avec le concours de la chambre de commerce. Une jeune publication, la *Revue commerciale et coloniale de Bordeaux et du Sud-Ouest*, a pris dans la presse locale la place nécessaire d'un organe non politique, exclusivement consacré à l'étude et à la défense des intérêts régionaux.

Des conférences organisées par diverses sociétés sur des sujets coloniaux réunissent un public toujours assidu, toujours nombreux, où toutes les classes de la société sont représentées.

Enfin, nous devons signaler la création imminente d'un Institut colonial à Bordeaux ; toutes les bonnes volontés sont ici jalouses de se mettre d'accord pour en doter le premier port du Sud-Ouest : recteur et professeurs des Universités, municipalité, chambre de commerce, sociétés savantes ou d'instruction populaire, sauront, nous n'en doutons pas, trouver à bref délai la formule d'une entente en vue de cette œuvre commune. Grouper des cours existant déjà et les renforcer de quelques autres pour constituer un enseignement colonial, tenir à la disposition de tous des renseignements sans cesse vérifiés sur les conditions du commerce, de l'agriculture, de l'industrie dans nos colonies françaises, illustrer par les objets méthodiquement classés d'un musée les leçons professées et les renseignements fournis, tel paraît être le programme du futur Institut colonial de Bordeaux.

Certes, les Bordelais sont trop avisés pour s'imaginer qu'un institut, si complet soit-il, doive se substituer aux indispensables pratiques de l'expérience, mais ils savent aussi, pour avoir déjà reçu de la Faculté des sciences de Bordeaux des conseils qui ont sauvé le vignoble de la Gironde, quel concours précieux le professeur, le savant de laboratoire apporte à l'homme d'affaires. L'agriculture est devenue une science, il en sera de même de la colonisation, voire du commerce colonial.

S'il était permis de formuler un vœu en terminant, ce serait que le gouvernement, pour favoriser à la fois nos producteurs des colonies et nos ports de la métropole, opérât une large détaxe douanière sur tous les produits originaires des colonies françaises, ou tout au moins permit dans les ports principaux l'institution d'une zone réservée, dans laquelle ces produits entre autres pourraient être ouverts ou manipulés sans intervention du fisc. Bordeaux réclame depuis longtemps un port franc ; il y aurait là, pour beaucoup et de toutes situations sociales, des occasions de travail et de profit.

Le Bordelais a l'esprit vif, l'intelligence claire ; incliné par la nature même à regarder vers les pays d'outre-mer, Bordeaux n'attend, pour revivre avec éclat les plus belles années de sa splendeur coloniale, que quelques nouveaux exemples, avec un peu plus de liberté.

*(Questions diplomatiques et coloniales)*

---

L'OFFICE COLONIAL DE BORDEAUX  
(*La Dépêche coloniale*, 5 mai 1901)

Depuis longtemps déjà, la municipalité de Bordeaux et les différentes Sociétés de cette ville qui s'occupent de colonisation avec l'activité que l'on sait, avaient songé à coordonner des efforts réels, mais individuels, en une organisation unique et harmonieuse, à laquelle seraient associées toutes les bonnes volontés, et qui, animée d'un même esprit et visant le même but, servirait activement les intérêts des commerçants de Bordeaux qui entretiennent des relations actives avec nos établissements de l'Afrique occidentale et les pays d'au delà de l'Atlantique.

Dans ce but, un certain nombre de personnalités choisies parmi les représentants autorisés des Facultés, de la Société de géographie commerciale, de la chambre de commerce, des amis de l'Université se réunirent, au mois de juillet dernier, pour examiner les voies et moyens les plus propres à aboutir à l'accord projeté. Les grandes lignes une fois arrêtées, le rapport d'ensemble fut confié à M. Henri Lorin, professeur de géographie coloniale à la Faculté, et fut adopté, sauf quelques modifications insignifiantes, par le comité d'initiative.

Dès le mois de novembre, M. le maire de Bordeaux passait de la théorie aux actes. Loin de redouter le patronage officiel, il sollicitait l'appui de M. le ministre des colonies et lui demandait de sanctionner de sa haute approbation le nouvel office colonial. La réponse de M. Decrais n'était pas douteuse. Décidé à favoriser les tentatives de ce genre et à encourager ces intéressants essais de décentralisation qui ne peuvent que servir le développement économique de notre domaine colonial, il envoya à Bordeaux M. Camille Guy, chef du service géographique et des missions, examiner avec M. le maire de Bordeaux les mesures à prendre pour rattacher par un lien moral la nouvelle institution à l'Office colonial de Paris, tout en respectant l'indépendance matérielle et morale de l'office bordelais.

Dans une réunion tenue à la mairie de Bordeaux et à laquelle assistaient les délégués de toutes les sociétés intéressées, il fut entendu que l'office de Bordeaux serait considéré, à l'image de celui de Marseille, comme un établissement officiel ; qu'il serait surveillé par un comité de patronage largement ouvert à toutes les Compagnies qui avaient présidé à sa naissance ; administré par un conseil d'administration de dix membres, et subventionné par la municipalité, les amis de l'Université, le conseil général, la Société de géographie et le ministère des colonies. Il fut décidé, en outre, que l'Office comprendrait deux sections : le une section scientifique (chaire de géographie à la Faculté des lettres ; chaire de droit colonial à la Faculté de droit ; chaire d'hygiène coloniale et laboratoire d'études des maladies tropicales à la Faculté de médecine ; jardin botanique) ; 2° une section commerciale (un service des renseignements commerciaux, un musée colonial, tous deux installés dans les locaux de l'ancienne école de sculpture). Le personnel nécessaire étant déjà en fonctions, les dépenses étaient réduites, de ce chef, au strict minimum.

Les décisions prises ayant été approuvées par M. le ministre des colonies, le maire de Bordeaux a constitué, par un arrêté que nous reproduisons ci-dessous, le comité de patronage qui doit se réunir dans le courant de mai et donner à l'Office colonial l'existence officielle et sa suprême consécration. Ce résultat si rapidement obtenu fait le plus grand honneur à M. Lande, maire de Bordeaux, qui en a pris l'initiative et aux hommes dévoués qui se sont groupés autour de lui. Nous sommes persuadés que l'œuvre créée par une telle unanimité de bons vouloir rendra d'immenses services, que la place de Bordeaux en profitera largement et que l'exemple donné sera suivi par les grandes villes de France qui sont directement intéressées à la grandeur et à la prospérité des colonies françaises.

Paul Didier.

## ARRÊTÉ portant création du comité de patronage de l'Institut colonial de Bordeaux

Le maire de la ville de Bordeaux, officier de la Légion d'honneur, etc.

Considérant :

Que, par arrêté du 30 juin dernier, il a été institué une commission extramunicipale chargée d'étudier la création d'un Institut colonial à Bordeaux ;

Que cette commission a déposé un rapport d'ensemble sur ses travaux ;

Que, dans ses séances des 17 août 1900 et 19 avril 1901, le conseil municipal de la ville de Bordeaux a donné son approbation à ce rapport et voté les crédits destinés à faire face aux premières dépenses nécessitées par cette citation ;

Que, postérieurement, les locaux de l'ancienne école de sculpture, situés sur la terrasse du Jardin public, ont été affectés à l'installation provisoire de l'institut colonial ;

Que, dans ces conditions, il importe de donner une sanction à ce qui précède, en créant un comité de patronage ayant pour mission d'assurer l'établissement, l'organisation, l'administration et le fonctionnement de l'institut colonial, et dont les membres soient choisis, à ces fins, parmi les corps élus, les membres des associations scientifiques et les personnalités que leur profession et leurs aptitudes désignent, tout naturellement, pour l'accomplissement de cette mission ;

Arrête :

Article premier. — Un comité de patronage de l'institut colonial est créé à Bordeaux.

Art. 2. — Ce comité est chargé d'assurer l'établissement, l'organisation et le fonctionnement de cet institut.

Art. 3. — Il se compose : de membres d'honneur, de membres de droit, et de membres nommés par le maire de Bordeaux.

Membres d'honneur avec le titre de présidents d'honneur : M. le ministre des colonies ; M. le préfet de la Gironde ; M. le président de la chambre de commerce de Bordeaux ; M. le président du conseil général de la Gironde ; M. le recteur de l'Université de Bordeaux ;

Membres de droit : M. l'adjoint du maire de Bordeaux, délégué à l'instruction publique ; M. le directeur de l'école principale du service de santé de la marine ; M. Camille Guy, chef du service géographique et des missions au ministère des colonies ; M. le président de la Société des Amis de l'université ; M. le président de la Société philomathique de Bordeaux ; M. le président de l'Alliance française ; M. le président de la Société d'agriculture du département de la Gironde ; M. le président du Comité des conseillers du commerce extérieur ; M. le directeur de l'École supérieure du commerce et d'industrie ; M. le président de la Société d'économie politique ; M. le président de la Société de géographie commerciale de Bordeaux ; M. le commissaire, chef du service de la marine ; M. le commissaire, chef du service colonial ; M. le directeur des douanes.

Délégués du conseil général : M. Édouard Bertin, membre du conseil général ; M. P.-A. Delboy, membre du conseil général ; M. Cazeaux-Cazalet, membre du conseil général ; M. Durat, membre du conseil général.

Délégués de la chambre de commerce : M. Edmond Besse, secrétaire de la chambre de commerce ; M. Émile Maurel, membre de la chambre de commerce ; M. André Ballande, membre de la chambre de commerce ; M. Paul Tandonnet, membre de la chambre de commerce ; M. Charles Gruet, membre de la chambre de commerce.

Délégués de l'Université : M. Baudry-Lacantinerie, doyen de la Faculté de droit ; M. de Nabias, doyen de la Faculté de médecine ; M. Gayon, doyen de la Faculté des sciences ; M. Rodet, doyen de la Faculté des lettres ; M. Sauvaire-Jourdan, professeur à la Faculté de droit ; M. Le Dantec, professeur à la Faculté de médecine.

Délégués du comité des conseillers du commerce extérieur. — M. Étienne Huyard, secrétaire du comité ; M. Paul Bonifas, trésorier du comité.

Délégués de la Société philomathique. — M. Abel Dupuy, secrétaire général de la Société philomathique ; M. Emmanuel Faure, membre de la Société philomathique ; M. Joseph Maxwell, membre de la Société philomathique.

Délégués de la Société des Amis de l'Université ; M. Eugène Buhon, président honoraire de la Société des Amis de l'Université ; M. Paul de Loynes, archiviste de la Société des Amis de l'Université ; M. Émile Laparra, secrétaire de la Société des Amis de l'Université.

Délégués de la Société de géographie ; M. le docteur Armaignac, vice-président de la Société de géographie ; M. Henri Rœdel, vice-président de la Société de géographie ; M. Albert Mingeot, vice-président de la Société de géographie ; M. Philippe Delmas, secrétaire de la section coloniale de la Société de géographie ; M. Denis, vice-président de la section coloniale de la Société de géographie ; M. Charles Bénard, conseiller de la section coloniale de la Société de géographie.

Délégués de la Société d'économie politique : M. Louis Didier, premier vice-président de la Société d'économie politique ; M. Jean Vilatte, deuxième vice-président de la Société d'économie politique ; M. Joseph Lubet, secrétaire adjoint de la Société d'économie politique.

Membres nommés par le maire de Bordeaux : M. L. Beille, professeur, agrégé à la Faculté de médecine de Bordeaux ; M. Clément Bellocq, membre du conseil municipal de Bordeaux ; M. Charles Bordes, négociant importateur ; M. Gentil Castaings, industriel exportateur ; M. Charles Cazalet, négociant exportateur ; M. Jean-Pierre Chevalier, négociant, ancien adjoint du maire de Bordeaux ; M. Georges Clavel, propriétaire ; M. Henri Derivaud, négociant importateur, adjoint du maire de Bordeaux ; M. Gabriel Devès, négociant armateur ; M. Albert Dormoy, industriel, membre du conseil municipal de Bordeaux ; M. Th. Fleury, ancien capitaine au long cours ; M. Henri Lorin, professeur de géographie commerciale de l'Université de Bordeaux ; M. Alexandre Nicolai, avocat de la ville de Bordeaux.

Art. 4. — Le comité de patronage se réunira sous la présidence du maire de Bordeaux, qui, en cas d'absence, sera remplacé par M. l'adjoint délégué à l'instruction publique.

Le comité de patronage complétera son bureau par l'élection au scrutin secret :

D'un premier vice-président ; d'un deuxième vice-président ; d'un secrétaire général ; d'un secrétaire adjoint. Les réunions auront lieu au moins deux fois par an, et plus souvent s'il est nécessaire, sur convocation du président ou à la demande de dix membres.

Art. 5. — Un conseil d'administration sera spécialement chargé de l'administration de l'institut.

Un arrêté du maire de Bordeaux en déterminera, ultérieurement, la composition.

Ce conseil se réunira au moins une fois par mois pour l'expédition des affaires courantes, il prendra toutes décisions et toutes mesures qui lui paraîtront nécessaires pour la bonne gestion de l'institut, et dressera annuellement le compte rendu de ses travaux et de sa gestion financière.

Ce compte rendu sera soumis à l'approbation du comité de patronage dans la première séance de l'année.

Le secrétariat de la Ville et les divisions de l'instruction publique et des finances sont chaînés de l'exécution du présent arrêté.

Fait et arrêté à Bordeaux, en l'Hôtel de Ville, le trente avril mil neuf cent un.

Le maire de Bordeaux,  
Lande.

---

LES COLONIES  
AU CONGRÈS DES SOCIÉTÉS SAVANTES  
(*La Dépêche coloniale*, 21 avril 1903)

On peut juger de l'intérêt qui s'attache de nos jours aux choses coloniales par la faveur de plus en plus marquée qui accueille les communications sur les colonies dans les congrès ou académies qui n'y étaient guère ouverts il y a seulement dix ans. Le Congrès annuel des sociétés savantes, manifestation considérable, régulièrement organisée par le ministre de l'instruction publique, vient d'avoir lieu cette année en notre aimable et hospitalière cité de Bordeaux, et il ne laissera pas seulement le souvenir de promenades en Gironde, de visites archéologiques dans nos églises et de dîners aux menus délicats ; quoi qu'en disent les sceptiques, c'est-à-dire ceux qui n'y viennent pas, ces congrès sont utiles à la science ; ils rapprochent les personnes occupées des mêmes études et les conversations les plus animées sont souvent, comme à la Chambre dans les commissions, celles qui suivent les séances officielles. Chaque année, il est aisé de constater en feuilletant les programmes que les questions géographiques et coloniales y tiennent une place de plus en plus distinguée dans les débats de ce congrès que l'on croit à tort confiné dans les sciences historiques les moins actuelles et aussi dans les curiosités médicales ; il faudra bientôt, dans la section dite de géographie historique descriptive, créer une sous-section pour les colonies.

C'est, il est vrai, surtout d'histoire coloniale qu'il fut parlé à Bordeaux par les congressistes, mais à chaque ligne de leurs mémoires ou de leurs discours, on sentait la préoccupation de faire profiter des expériences passées les générations actuelles : c'est la « leçon pour toujours » suivant le mot de l'historien grec Thucydide, que les orateurs « coloniaux » du Congrès ont surtout voulu dégager de leurs études rétrospectives. Voici d'abord le cortège des mémoires de géographie économique : la culture de la canne à sucre en France, à l'époque de Henri II et de Charles IX ; la situation des Antilles françaises pendant la seconde moitié du dix-huitième siècle, les relations commerciales de Bordeaux avec l'Afrique occidentale française. Le sucre, au temps de la Renaissance et des guerres de religion, était une denrée de grand luxe, vendue « à l'once » par les pharmaciens. M. Jos. Fournier, l'aimable et savant secrétaire de la Société de géographie de Marseille, a recueilli des documents curieux sur un essai d'introduction de la canne en Provence ; au seizième siècle, presque tout le sucre consommé en Europe venait des îles portugaises de l'Atlantique, les Açores et Madère. En 1556, un bourgeois d'Avignon nommé Guérin, mais plus connu sous le surnom du Sucrier, reçut du roi des lettres patentes pour une plantation privilégiée à Hyères ; il espérait si fermement le succès qu'il avait fait construire un moulin à sucre avant même de vérifier s'il aurait de quoi l'alimenter ; l'expérience, malgré les encouragements qui lui vinrent ensuite de Catherine de Médicis, n'a pas réussi, mais il est curieux de voir nos rois, à

cette époque lointaine, se préoccuper déjà d'affranchir la France de tout tribut à la production coloniale étrangère ; notre jeune [Association cotonnière coloniale](#) n'est pas animée d'autres intentions que Henri II et Catherine de Médicis.

On sait que les Antilles, au dix-huitième siècle, connurent une prospérité vraiment prestigieuse par la culture de la canne et le commerce du sucre ; à ce moment, les négociants de Bordeaux, ainsi que l'établit une communication de M. Vuacheux, (du Havre), demandaient sans cesse l'extension des services publics indispensables au développement de leurs relations avec les îles ; Bordeaux était alors royalement riche ; les grands intendants Tourny, Dupré Saint-Maur, etc., la perçaient de voies majestueuses et la couvraient de monuments somptueux. Aujourd'hui, son commerce avec les Antilles est fort diminué, mais ses relations avec l'Afrique occidentale ont pris par contre une ampleur toute nouvelle : M. Philippe Delmas, de la Société de géographie de notre ville, particulièrement compétent en l'espèce, a montré l'importance pour Bordeaux des marchés de l'Afrique occidentale ; il faut convenir que même ici, des procédés toujours remaniés sont nécessaires, en raison des concurrences qui s'éveillent de toutes parts ; mais la loi porterait un coup mortel à la croissance de notre Afrique occidentale si, pour protéger en France la culture agonisante du colza, elle frappait d'une taxe douanière tout à fait malencontreuse les graines oléagineuses exotiques, telles que l'arachide. On devra remarquer aussi que les récentes statistiques sur le commerce mondial du caoutchouc montrent comment Bordeaux devient peu à peu, pour cette matière, un marché français tandis que déjà le Havre a brillamment conquis un rang honorable aux dépens d'Anvers.

Colbert fut, parmi les ministres de l'ancien régime, l'un des plus coloniaux : M. Henri Froidevaux nous apprend comment il avait envoyé, en 1669, l'amiral de la Haye pour créer une série de stations navales, de points d'appui du cap de Bonne-Espérance à Ceylan, par Madagascar et les Mascareignes ; nous n'avons malheureusement pas conservé tous les documents relatifs à cette mission ; mais il nous en reste assez pour attester que Colbert comprenait la nécessité d'un « organisme » colonial pour la France ; si nous sommes encore à en chercher la formule exacte, il est sûr que, depuis trente ans environ, nous en approchons tous les jours. Au dix-huitième siècle, la méthode des petits paquets était déjà inventée... et pourtant les ministres d'alors n'étaient pas tenus en lisières par un Parlement : pendant la guerre de Sept Ans, le gouvernement de Louis XV fit un effort vigoureux pour reconquérir dans l'Inde la situation compromise par le rappel de Dupleix ; mais Lally-Tollendal, chargé du commandement en chef, ne reçut les troupes qui lui étaient destinées que par convois successifs, il n'eut jamais en mains les forces suffisantes pour agir avec décision là où il eût fallu ; jamais il ne put se mettre d'accord avec d'Aché, qui commandait l'escadre : tout cela, fort clairement exposé par M. Saint-Yves, le voyageur bien connu, prouve que certaines de nos erreurs ne datent pas d'hier, et nous est une invitation pressante à nous en corriger.

Comme avant lui, Colbert, Napoléon eut l'idée de donner à la France un Empire solide dans l'océan Indien et l'Extrême-Orient : M. Henri Cordier, l'éminent professeur de l'École des langues orientales vivantes, nous a raconté comment furent alors envoyées dans l'Indo-Chine plusieurs missions, dont certaines tenaient de près à Bordeaux ; on doit rapprocher ces tentatives, alors toutes politiques, de celles que font aujourd'hui d'honorables maisons de notre place pour implanter en Indo-Chine le commerce bordelais ; des succès très encourageants ont suivi leur initiative et ce ne sont pas seulement des vins, mais toutes sortes d'articles intéressant une foule d'industriels et d'ouvriers, qu'elles introduisent dans ces lointaines régions. À propos de l'Indo-Chine, le Congrès a beaucoup remarqué une communication de M. le docteur Girard, sous-directeur de l'École de santé navale de Bordeaux, sur les populations dites sauvages du Haut-Tonkin. D'un séjour dans ces pays en 1892-1894, M. Girard a rapporté une collection des plus curieuses de vues, de cartes, de notes qu'il a

coordonnées et présentées méthodiquement ; ces « sauvages », de race plus petite que les Tonkinois du Delta, mais, comme eux, de type certainement jaune, ne sont pas encore assez connus aujourd'hui ; il est vraisemblable qu'en pratiquant à leur égard une politique bienveillante, nous pourrions trouver parmi eux des travailleurs trop rares dans nos territoires militaires, où les Tonkinois du bas ne veulent pas se fixer.

Enfin, après une note sur les relations coloniales de Bordeaux à l'époque de Charles IX, actives et régulières dès lors avec Terre-Neuve, le signataire de ces lignes a recommandé au Congrès l'étude de l'émigration des Basques, en vue du peuplement de nos colonies et spécialement de l'Afrique du Nord. Les émigrants basques ont de remarquables qualités de sobriété, d'endurance, d'opiniâtreté dans la résolution ; ils ont contribué beaucoup plus que les Italiens, dont l'émigration fournit surtout une main-d'œuvre, à la transformation économique de la République Argentine ; ce sont d'excellents pasteurs, surtout de moutons. La difficulté, pour les détourner vers l'Algérie et la Tunisie, sera double ; d'abord des habitudes bientôt séculaires les entraînent vers « les Amériques » ; puis, il faut en Afrique Mineure des familles, plutôt que des individus, et peu de familles basques émigrent, faute de ressources suffisantes pour vivre jusqu'aux premières récoltes ; propagande assidue dans le pays basque, constitution d'un fonds local de colonisation, tels sont donc les besoins du moment. Le Congrès a bien voulu accueillir avec une faveur marquée l'exposé de ces idées.

Et maintenant, puisque les coloniaux sont de plus en plus écoutés aux réunions des sociétés savantes, il nous reste à formuler le vœu que le prochain congrès qui sera tenu en province, c'est-à-dire celui de 1905, choisisse pour siège une de nos capitales coloniales méditerranéennes ; bonne chance au Congrès de Tunis ou d'Alger.

Henri Lorin.

---

## LE MARCHÉ DES CAOUTCHOUCS EN FRANCE

(*La Petite Gironde*, 2 avril 1904)

(*La Gironde*, 3 avril 1904)

(*La Dépêche coloniale*, 5 avril 1904)

Le peu d'affaires que la France faisait avec ses propres colonies a fourni pendant longtemps un de leurs thèmes favoris aux adversaires de la politique d'expansion coloniale. « Nous nous lançons, au prix de quels sacrifices ! dans des conquêtes lointaines, et l'étranger seul en tire parti. À Saïgon, en Océanie, sur la Côte d'Afrique, ce sont des maisons allemandes ou anglaises ; au Congo français, une Société hollandaise, qui tiennent le premier rang. Non seulement les produits de nos colonies aussi bien que les marchandises de troc naviguent sous pavillon étranger, mais c'est à Liverpool, à Anvers, à Hambourg, partout excepté dans nos ports, que se trouvent les marchés où les maisons, même françaises, peuvent écouler l'ivoire ou le caoutchouc, le poivre ou le riz qui proviennent de pays où bat le pavillon français. » Telles sont les doléances qui alimentaient les discours de nos adversaires. Pour exagérées qu'elles fussent, elles étaient, en partie, justifiées. Elles s'appuyaient sur des statistiques officielles et sur des faits trop réels. Mais ce qui était vrai dans un passé encore récent ne l'est plus déjà aujourd'hui.

L'industrie française, le commerce français ont fait de louables efforts pour utiliser à leur profit ces marchés nouveaux qui leur étaient ouverts et où de sérieux avantages leur étaient assurés. Si le succès n'est pas encore aussi complet que l'on pourrait le désirer, il s'affirme cependant par des résultats que personne ne songe plus à contester. C'est d'abord, à la balance où se mesurent la part de la France et celle de l'étranger dans le commerce de nos colonies, le plateau de la France qui s'alourdit, tandis que s'allège celui de l'étranger. Je ne citerai point les chiffres par lesquels s'affirme chaque

année d'une façon plus sensible cet heureux revirement. Ils sont connus, je les ai commentés déjà ici même. Je veux, par contre, insister sur [un fait nouveau : la création et le rapide développement à Bordeaux d'un marché pour les caoutchoucs directement importés des colonies françaises.](#)

Les caoutchoucs de provenance africaine, qui tiennent une si grande place dans les exportations du Congo, de la Guinée française, de la Côte d'Ivoire et du Sénégal, jusqu'en 1899 n'avaient que deux grands marchés : Anvers et Hambourg. Non que l'industrie française n'employât pas cette matière première. Elle en consomme de très importantes quantités. Mais c'est à Anvers qu'elle devait s'adresser pour trouver, soigneusement vérifiés et classés par les experts compétents, les lots qui convenaient à ses besoins. Cette obligation de passer par l'intermédiaire d'une place étrangère était désavantageuse à la fois pour les exportateurs de nos colonies, qui sont en relations directes et immédiates avec Bordeaux, et pour nos manufacturiers, obligés d'aller chercher hors de France un produit que nos colonies auraient pu leur livrer de première main et avec de moindres frais de transport.

Mais changer des habitudes prises, dériver un courant commercial établi n'est pas une affaire simple. Il n'était pas malaisé, assurément, de convaincre vendeurs et acheteurs qu'ils auraient intérêt à avoir à Bordeaux un grand marché pour les caoutchoucs. Ce qui l'était davantage, c'était d'obtenir qu'ils fissent ce qui était indispensable pour que le marché se créât. Il ne manque pas, en pareille occurrence, de gens prudents qui n'aiment pas à faire les frais d'une expérience et qui laissent au voisin le soin d'essuyer les murs. Un homme s'est rencontré, toutefois, qui a fait sien cette question du marché des caoutchoucs, et qui a puissamment contribué à la résoudre. J'ai nommé M. Philippe Delmas, secrétaire de la section coloniale de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux et membre de l'Union coloniale. Dès 1897, dans la *Revue des Cultures coloniales*, il adressait aux consommateurs français de caoutchouc un appel, souvent réitéré depuis lors, les encourageant à essayer quelque temps de s'approvisionner à Bordeaux, au lieu de s'adresser à l'étranger.

Cette active propagande a porté ses fruits. En 1899, le caoutchouc directement importé à Bordeaux des pays producteurs se chiffrait par 175.589 kilogrammes ; en 1902, cette quantité avait quadruplé ; en 1903, la douane constate 1.000.113 kilogrammes d'importations directes. Le problème peut donc être considéré comme résolu. Il reste toutefois beaucoup à faire pour que Bordeaux lutte à armes égales contre la concurrence d'Anvers, de Liverpool et de Hambourg. Un point essentiel est que les produits mis en vente sur le marché français soient d'une qualité supérieure. Or, malheureusement, il y a beaucoup à lutter, d'une part, contre la négligence des indigènes chargés de la récolte, qui saignent à blanc le latex et tuent ainsi la poule aux œufs d'or ; d'autre part, contre la fraude trop tentante qui consiste à introduire dans les boules de caoutchouc des matières étrangères, qui augmentent le bénéfice du vendeur mais qui déprécient sa marque.

Sur la demande des maisons de Bordeaux, le gouverneur général de l'Afrique occidentale française, M. Roume, a prescrit des mesures de contrôle sévères pour déjouer ces supercheries. Des primes ont été promises aux villages qui produiraient les meilleurs lots. Des mesures conservatoires ont été édictées pour empêcher la destruction des lianes, pour obliger les chefs de village à faire planter chaque année un certain nombre de pieds nouveaux dans les terrains favorables. On ne peut qu'applaudir à cette intelligente sollicitude du chef de la colonie. Il faudra qu'elle soit secondée par une active surveillance des agents de l'administration locale pour éviter les abus dont, à juste titre, on s'est préoccupé. Dans les pays comme l'Afrique occidentale, où la propriété n'est constituée qu'à l'état rudimentaire, où chacun a, dans la forêt, un droit d'usage que rien ne limite, les réglementations officielles sont difficilement respectées. Ce qui est à tout le monde n'est à personne. Le principal souci de l'exploitant est de songer à son profit immédiat, sans se préoccuper d'un lendemain qui ne lui

appartiendra pas. Et c'est là, qu'il me soit permis de le rappeler en passant, un des meilleurs arguments que l'on puisse donner en faveur du régime des concessions, dont on n'a pas voulu essayer, jusqu'à ce jour, dans nos colonies de la Côte occidentale.

Mais je ne veux pas discuter aujourd'hui cette question délicate et controversée. J'ai tenu à signaler l'esprit d'initiative dont a fait preuve le commerce de Bordeaux, et le succès rapide qui y a répondu. C'est un exemple à méditer et à imiter : pour trop d'articles encore que produisent nos colonies, les bois d'ébénisterie notamment, et l'ivoire, la France reste tributaire de l'étranger. Ces produits doivent aussi trouver un marché dans nos ports. Mais il faut le vouloir et le vouloir avec persévérance et avec entêtement.

Eug. Étienne.

---

1904-1905 : co-financement de la mission Gruvel en Mauritanie  
qui aboutira à la fondation de [Port-Étienne](#).

---

Syndicat bordelais du caoutchouc  
(*Société de géographie commerciale de Bordeaux*, 1906)

Le Syndicat du caoutchouc de Bordeaux (importateurs, intermédiaires et courtiers) vient d'élire sa Chambre syndicale, qui est ainsi composée :

Président : M. Pascal Buhan, vice-président de la chambre de commerce de Bordeaux (de la maison Buhan-Teisseire).

Vice-présidents : MM. Begouën (de la maison Devès et Chaumet), Charles Mire (de la maison Mire-Saulière).

Secrétaire général : M. Philippe Delmas (de la maison J.-A. Delmas et Cie).

Secrétaire adjoint : M. Félix Faucher.

Trésorier : M. Lucien Maurel (de la maison Maurel et H. Prom).

Conseillers : MM. H. Georges (de la maison Arcin, H. Georges et Cie) ; Touton (de la maison Touton et Crous) ; Maurice Furon (de la maison Yorke et Furon) ; R. Henry ; Michel Weill (de la maison Weill frères) ; Et. Chaumet.

Le syndicat a réuni, à ce jour, 11 adhésions des plus importantes maisons intéressées au progrès du marché français des caoutchoucs, d'autres sont imminentes. Signalons en passant un excédent d'importations de 200 tonnes à ce jour sur 1905, année qui fut elle-même en progrès sur les précédentes.

---

Fédération maritime de Bordeaux  
(*La Gironde*, 31 décembre 1909)

Nous apprenons que, dans une assemblée générale qui a eu lieu le 28 décembre courant, les représentants des intérêts maritimes de notre port ont approuvé les statuts d'une association portant le nom de Fédération maritime de Bordeaux, association dont nous avons déjà indiqué l'utilité et fait connaître le but dans un article publié par la « Petite Gironde » le lundi 20 décembre.

Cette Fédération comprend les armateurs, agents de Compagnies de navigation, courtiers maritimes et consignataires de navires. Elle a pour but principal l'étude et la défense des intérêts de l'armement à Bordeaux.

Elle se consacrera plus spécialement à l'étude, la protection et au développement des intérêts concernant la main-d'œuvre dans le port ; à l'emploi de tous les moyens propres à assurer la régularité dans le travail ; à prévenir le chômage et les arrêts complets et partiels ; à l'étude et à la mise en pratique de tous les moyens propres à faciliter aux travailleurs manuels l'amélioration de leur situation matérielle et morale.

Elle s'efforcera d'aplanir tous différends portant sur les conflits du travail.

La Fédération maritime de Bordeaux est, par l'organe de son conseil de direction, le mandataire permanent de tous ses adhérents auprès des pouvoirs publics et des syndicats professionnels.

Le conseil de direction est composé de MM. :

Alfred de Vial, agent principal de la Compagnie générale transatlantique, président ;

Gustave Rivaille, agent général de la Compagnie des Messageries maritimes, vice-président ;

Léon Prom, de la maison Maurel et Prom, armateurs, vice-président ;

Antoine Bordes, de la maison Henri Bordes, armateurs, secrétaire général ;

Robert Ferrière, courtier maritime, secrétaire adjoint ;

Saint-Millet, de la maison Prytz et Cie, agents de la Compagnie havraise péninsulaire, trésorier ;

Coullet, représentant de la maison Worms et Cie ;

Gabriel Devès, de la maison Devès et Chaumet, armateurs ;

Scholl, armateur ;

Balguerie, courtier maritime ;

Ollion Delmestre, courtier maritime ;

Tournier, de la maison les Fils de Th. Conseil, armateurs.

On jugera de l'importance des intérêts qui se sont groupés si on considère que le tonnage représenté par les adhérents à la Fédération dans notre port dépasse 5 million» de tonneaux de jauge à l'entrée et à la sortie.

## NOTES SUR LE PORT DE BORDEAUX

par André Tandonnet <sup>4</sup>

(*L'Information financière, économique et politique*, 8 janvier 1910)

Jusqu'au milieu du siècle dernier, les seuls ouvrages du port de Bordeaux consistaient en des cales inclinées construites sur la rive gauche de la Garonne. Les navires mouillaient en rivière et des allèges prenaient la marchandise bord à bord et la portaient aux cales sur lesquelles on la roulait.

Ce mode de déchargement entraînait une perte de temps considérable et qui devint de plus en plus préjudiciable aux navires à mesure que l'importance de leur tonnage augmentait.

Aussi commença-t-on en 1844 à construire des quais verticaux directement accostables par les navires et, en 1856, ces quais se développaient sur une longueur de 713 mètres descendant la rivière depuis la Douane jusqu'à l'Entrepôt.

Sous le Second Empire, le développement du commerce maritime de Bordeaux ayant pris une grande ampleur, de nouveaux quais furent construits en aval des premiers sur une longueur de 266 mètres pendant que sur l'initiative de M. Duvignaud, ingénieur

---

<sup>4</sup> André Tandonnet (1864-1945) : fils de Paul Tandonnet (1839-1911), ci-dessus. Administrateur de la Compagnie bordelaise des comptoirs africains (1909) : voir [notice](#).

chargé du contrôle de la Compagnie du Midi, une voie ferrée était établie sur les quais qui se trouvèrent ainsi reliés à ce réseau. Cette innovation faillit provoquer une émeute des charretiers prétendant que leur industrie serait ruinée. L'avenir a promptement démontré l'absurdité de leurs craintes et ces voies ferrées n'ont cessé de se développer. Actuellement, elles se prolongent jusqu'au bassin à flot. Celles qui appartiennent à la Compagnie du Midi atteignent une longueur de plus de dix-huit kilomètres et la Compagnie du Médoc en compte deux kilomètres et demi, tandis que sur la rive droite, la Compagnie d'Orléans a établi un réseau de onze kilomètres.

Pourquoi faut-il ajouter que, trop souvent, malgré les plaintes du commerce, les compagnies de chemin de fer ne fournissent à ces voies de qu'un nombre de wagons dérisoire ?

\*  
\* \*

En 1869, on commença le bassin à flot tout à fait à l'extrémité nord de Bordeaux. Ces docks ont été terminés en 1882 et présentent un développement de quais de dix-huit cents mètres environ. On a livré en même temps une forme de radoub ; il a fallu attendre plus de vingt ans la deuxième forme dont la nécessité était pourtant évidente.

Enfin, de nouveaux quais verticaux toujours en aval des précédents et les prolongeant jusqu'à l'entrée du bassin à flot ont été achevés en 1894 et portent la longueur totale des quais d'accostage direct en rivière sur la rive gauche à 2.350 mètres.

Sur la rive droite, faubourg de la Bastide, l'initiative privée a créé des appointements en bois qui sont fréquentés surtout par les navires charbonniers. On y compte sept postes qui forment les docks Sursol, du nom de leur fondateur.

On travaille actuellement à un second bassin à flot qui aura près de deux mille mètres de quais. Ce nouveau bassin sera creusé à la suite du premier.

En définitive, le port maritime de Bordeaux présente actuellement en rivière un développement de plus de six kilomètres sur une largeur qui varie de quatre à six cents mètres. La superficie des terre-pleins est de 38 hectares.

Certains navires n'abordent jamais à quai et opèrent tout leur débarquement par allèges. Ils s'amarront dans le courant du fleuve à des postes qui leur permettent d'éviter à la marée sans interrompre le travail. Ce sont les pêcheurs de morues venant de Terre-Neuve ou d'Islande.

En amont du pont se trouve le port de batelage qui a une longueur de deux mille mètres sur une largeur de quatre à cinq cents mètres. Il faut ajouter que le batelage n'est pas rigoureusement limité par le pont. Sur les deux bords de la rivière il y a en aval du pont de nombreuses cales inclinées où les bâtiments fluviaux peuvent faire leurs opérations de chargement et de déchargement.

Les terre-pleins du batelage occupent sur la rive droite une superficie de cinq hectares et sur la rive gauche de dix-huit hectares.

Malheureusement, la Garonne présente dans les diverses régions du port maritime des profondeurs à la fois très diverses et parfois variables. Les grands fonds sont plus étendus sur la rive gauche qui est concave où les profondeurs de plus de quatre mètres au-dessous de l'étiage (8 m. 70 sous les pleines mers moyennes) occupent une superficie de près de 70 ha et les fonds de plus de 6 m. au-dessous de l'étiage (10 m. 70 sous les pleines mers moyennes) près de 17 ha.

Sur la rive droite, les fonds de profondeur similaires occupent une surface à peu près moitié moindre pour la première catégorie et n'atteignent pas 4 ha pour la seconde. Mais les fonds sont partout de sable et de vase qui constituent un bon ancrage et sont peu dangereux en cas d'échouement.

Cependant, la violence du courant jointe à ces différences de profondeur si sensibles rend les mouvements en rade assez délicats et des zones étendues ont dû être réservées pour les évitages avec interdiction absolue aux navires d'y mouiller.

Les quais verticaux de la rive gauche sont à peu près réservés aux lignes régulières qui y ont presque toutes des postes fixes. L'appontement de la rive droite est affecté surtout aux houilles, minerais, phosphates destinés à être réexpédiés par le réseau de la Compagnie d'Orléans. Les bois du Nord, les terrains, les poteaux de mine sont déchargés presque exclusivement dans le bassin à flot.

\*  
\* \* \*

Le plan de cet article ne me permet pas d'entrer dans des détails sur l'outillage mis par la chambre de commerce à la disposition du commerce maritime ; cette question m'entraînerait trop loin. Qu'il me suffise d'indiquer que sur la rive gauche se trouve : une grue fixe à bras, 13 grues à vapeur roulantes, 20 grues hydrauliques dont la force est de 1.500 kg pour les plus faibles, 3.000 pour les plus fortes ; 1 grue hydraulique roulante sur portique de 10 tonnes et une bigue hydraulique oscillant de 80 tonnes munie d'un treuil auxiliaire de 15 tonnes. Sur l'appontement de la rive droite : 18 grues à vapeur roulantes dont 7 de 1.500 kg, 3 de 2.500 et 8 de 3.000. Au bassin à flot : 10 grues à vapeur roulantes dont 8 de 1.500 kg. et 2 de 3.000 kg.

Les divers travaux d'aménagement du port de Bordeaux ont été l'objet de critiques qui paraissent fondées. Les unes, concernant le bassin à flot, n'ont plus qu'un intérêt rétrospectif car il est impossible de changer l'emplacement d'un travail aussi considérable, mais celles qui concernent la rive droite sont toujours et peut-être de plus en plus actuelles.

Le [bassin à flot](#) a été creusé tout à fait à l'extrémité nord de Bordeaux dans une région encore très peu habitée et qui était presque déserte quand l'emplacement fut choisi. Pour achever de rendre ce choix étrange, on remarque que le bassin à flot a été établi [aussi loin que possible des gares des grands réseaux de chemin de fer](#) : cela semble une gageure. Il est vrai que la gare du Médoc se trouve dans le voisinage mais son importance est nulle si on la compare aux gares du Midi et d'Orléans, du reste reliées entre elles dès l'origine. Une autre critique très grave que mérite le bassin à flot : la direction de [l'entrée est perpendiculaire au cours du fleuve](#). Cette disposition fâcheuse rend les manœuvres très délicates, surtout en présence de la circulation du port toujours active dans le sens du courant. Toutes ces raisons auraient dû faire chercher un autre emplacement : j'indiquerai plus loin celui qui aurait dû être préféré : mais avant de quitter le bassin à flot, il faut encore noter une amélioration bien désirable qui reste à effectuer : ce serait l'augmentation du nombre des [formes sèches](#) pour les visites et réparations des navires. Il n'y en a encore que deux et il en faudrait au moins le double.

Le port de Bordeaux présente cette forme de demi-lune si fameuse au Moyen Age que le croissant a été placé dans les armoiries de la ville. Les deux cornes du croissant enveloppent le faubourg de la Bastide situé sur la rive droite et où se trouve la gare de la Compagnie d'Orléans reliée au réseau du Midi directement. C'était le véritable emplacement désigné pour le bassin à flot et outre la proximité des gares, il aurait offert à la navigation cet avantage que l'entrée, par suite de la configuration du port, aurait pu être placée dans la direction même du courant.

J'ai dit que les travaux d'aménagement de la rive droite étaient critiqués. En vérité, ils sont d'une insuffisance manifeste et qui devient de plus en plus gênante pour le commerce. Nous avons vu que l'initiative privée avait créé les appontements de cette rive : on y compte sept postes et le commerce maritime ne cesse de réclamer la

création de nouveaux postes que l'administration des ponts et chaussées a fini par se décider à... promettre.

Un chiffre que je trouve dans une statistique faite en 1904 et qui n'a pas été renouvelée depuis suffira à établir le bien-fondé des doléances du commerce. En 1904, on remarquait que le tonnage annuel manutentionné sur les quais de rive gauche variait suivant les régions entre 300 et 700 tonnes par mètre courant ; sur la rive droite à l'appontement précité, il était de 1.700 tonnes par mètre courant !... Et depuis cette date, l'écart de ces deux chiffres a certainement augmenté beaucoup.

\*  
\*   \*  
\*

Je ne puis mieux faire que de laisser ici la parole à un courtier maritime de Bordeaux. Il me donnait tout dernièrement les renseignements suivants :

« L'encombrement à Sursol persiste d'une manière déplorable et persistera tant que l'on n'aura pas créé au moins cinq postes supplémentaires. Il y a en ce moment (décembre 1909) dix vapeurs attendant leur tour pour décharger à l'un des postes de Sursol qui sont tous occupés. On a décidé la construction de deux nouveaux postes à Sursol ; l'un sur le prolongement du poste 7 ne sera livré au commerce qu'à la fin de 1910. Quant au deuxième, dont la construction est décidée sur le prolongement du poste 1, on n'en commencera les travaux que lorsque le poste actuellement en construction sera livré au commerce. [Pourquoi ces lenteurs ? Elles ne s'expliquent que parce que les travaux sont entre les mains de l'administration des ponts et chaussées.](#) »

Quelle est donc actuellement la situation des navires (vapeurs presque tous) que leur charte partie oblige à décharger à l'appontement Sursol ? Neuf fois sur dix et même plus souvent encore, ils trouvent à leur arrivée l'appontement encombré et comme l'administration ne juge pas les amarrages sur rade assez sûrs pour eux, elle les oblige à entrer dans le bassin à flot (où ils ne peuvent rien faire) pour [attendre leur tour très fréquemment pendant plus d'une semaine](#). Ils supportent ainsi de ce chef des frets supplémentaires véritablement vexatoires.

Le développement de l'appontement de la rive droite s'impose donc avec la plus grande urgence et l'activité considérable des opérations maritimes de ce côté du fleuve qui persiste et ne fait qu'augmenter démontre bien que c'était là l'emplacement qu'on aurait dû choisir pour le bassin à flot.

La situation du port de Bordeaux permettant aux navires de porter marchandises à cent kilomètres dans l'intérieur des terres a été une des grandes causes de sa fortune et longtemps un véritable privilège. Mais les chemins de fer ont bien diminué l'importance de cet avantage et le privilège d'autrefois devient maintenant presque un péril pour Bordeaux. Il lui faut, en effet, assurer la navigabilité de son fleuve et l'assurer pour des navires dont la capacité et par suite le creux augmentent toujours et très vite. Sans remonter bien loin en effet, je trouve qu'en 1870, la proportion des navires reçus dans le port de Bordeaux et portant plus de 1.000 tonnes ne dépassait pas 1 pour cent du tonnage total, les navires de cinq cents à mille tonnes représentaient 7 %. Le reste, soit 92 %, n'atteignait pas 500 tonnes.

La même année, 1 % de ces navires dépassait 6 mètres de tirant d'eau, 8 % atteignaient cinq mètres, et le reste, 91 %, restait au-dessous.

En 1901, les proportions sont modifiées comme suit . 15 % des navires montés à Bordeaux dépassent 1.000 tonnes, 39 % atteignent de 500 à 1.000 tonnes, 46 % restent au-dessous de 500 tonnes. Comme tirant d'eau : 9 % dépassent 6 mètres, 22 % atteignent 5 mètres, 69 % restent au-dessous. Il faut remarquer que la vogue des gros tonnages persiste et qu'on doit s'attendre à voir la navigation accaparée par des navires de plus en plus gros. Je sais bien que les constructeurs s'appliquent à maintenir le tirant d'eau le plus faible possible, mais sur ce point encore, tout ce qu'on peut

espérer, c'est qu'il n'augmentera pas dans la même proportion que le tonnage car il est bien difficile de croire que l'on pourra construire des navires de plus en plus grands sans augmenter leur creux : il y aurait là un danger grave au point de vue de la navigabilité.

On a donc fait des efforts énormes et l'on a dépensé environ trente millions pour améliorer le cours du fleuve entre la mer et Bordeaux.

L'avant-port, Pauillac-Trompeloup, à cinquante kilomètres de Bordeaux, est accessible aux grands navires d'un tirant d'eau de huit mètres à toute époque en tenant compte de l'heure de la pleine mer, mais pour remonter à Bordeaux dans certaines marées de morte eau, il ne faut pas dépasser 6 m. 75. Pour la descente de Bordeaux à la mer, comme on ne peut éviter de se trouver sur les points moins profonds aux environs des heures de basse mer, on ne peut dépasser 6 m. 75 en morte eau, 6 m. 25 en vive eau.

Ces résultats sont très appréciables mais il faut les conserver au prix d'une surveillance et de dragages incessants et en présence des tendances de la navigation, on peut se demander si des profondeurs plus grandes ne seront pas nécessaires dans un avenir prochain. On remarquera qu'en 1870, 2.030 navires seulement se sont arrêtés à Pauillac tandis que 21.359 remontaient à Bordeaux et en 1902, Pauillac en a retenu 8.360 et 21.929 sont montés à Bordeaux. Aussi, dans certains milieux, on remet en avant le projet d'un canal latéral à la Gironde et à la Garonne qui partirait de Trompeloup et aboutirait au bassin à flot de Bordeaux ; il va sans dire que l'énormité de la somme qu'absorberait ce projet ne le rend guère praticable.

Les navires supportent déjà en effet des frais très élevés à Bordeaux et de nouveaux droits pour subvenir à des travaux aussi coûteux seraient difficilement applicables sans inconvénients. Actuellement, pour choisir un type de navire très courant, un vapeur entrant à Bordeaux avec 1.800 tonnes de charbon et sortant avec 1.400 tonnes de poteaux de mine paie plus de 3.400 francs à l'entrée et plus de 2.000 francs à la sortie, rien que pour les droits, taxes, pilotages, mouvements dans le port, opérations de chargement et de déchargement. Il serait imprudent d'augmenter des charges déjà si lourdes.

\*  
\*   \*   \*

Quels sont les éléments du trafic maritime de Bordeaux ? Bien des gens en France seraient étonnés d'apprendre que sur 8.833.065 quintaux métriques, montant total des exportations de Bordeaux en 1908, les vins ne figurent que pour 918.493 tandis que les bois communs montent à 3.584.687. La mise en valeur et l'exploitation des immenses forêts de pins qui s'étendent au sud et à l'ouest de Bordeaux, presque depuis les Pyrénées jusqu'aux portes de la ville, ont amené en effet un mouvement d'exportation extrêmement actif tandis que la culture de la vigne subit une crise très prolongée et qui ne semble pas toucher à sa fin. En remontant à 1863, on trouve qu'à cette époque, le vin figurait à l'exportation pour 774.488 quintaux métriques, et les bois communs seulement pour 241.302. En comparant la valeur vénale, l'écart est vraiment écrasant. Voici les chiffres : vins exportés en 1863, 96.347.509 fr. ; en 1908, 57.915.000 fr. ; bois communs en 1863, 2.888.707 fr. ; en 1908, 13.604.000 francs.

Après les vins viennent les produits chimiques pour 478.484 quintaux métriques, les fruits de table pour 405.996, les gemmes et résines pour 397.076, les pommes de terre pour 227.080, les poteries et verreries pour 195.425, les poissons secs pour 167.956, etc., etc., je ne cite que les principaux articles.

Les importations ont atteint le chiffre de 21 millions 491 043 quintaux métriques dont 13.801.550 de houille crue et carbonisée ; ensuite, viennent les bois communs pour 1.730.342, les phosphates pour 1.202.065, les vins pour 623.657, les poissons salés pour 423.750, les graines et fruits oléagineux pour 319.236, les produits

chimiques pour 292.030 les fontes, fers et aciers pour 249.022, les céréales pour 266.420, etc., etc. Il faut encore citer un article qui ne figure dans les statistiques du commerce maritime à Bordeaux que depuis dix ans et qui a pris une importance remarquable, c'est le [caoutchouc](#). L'importation s'est élevée en 1908 à 19.710 quintaux métriques d'une valeur de 19 millions 946.000 francs et les exportations à 10.897 quintaux métriques valant 11.027.000 francs. Mais pour cette marchandise la diminution est très sensible sur 1907.

Un dernier chiffre montrera que l'activité du port de Bordeaux progresse sérieusement. En 1904, le tonnage total, entrée et sortie réunies, avait atteint 2.581.444 tonnes. En 1908, il est monté à 3.801.428, soit une augmentation de plus de 47 %. Il est vrai que La Pallice est passé de 120.450 tonnes en 1897 à 406.017 en 1907. Bordeaux doit donc, sans se lasser, surveiller et creuser la Gironde.

Un symptôme favorable pour Bordeaux, c'est le développement de l'industrie si longtemps languissante. Il faut citer les fabriques de conserves alimentaires, de conserves de fruits ; les sécheries de morues, les raffineries de sucre, biscuiteries de luxe, distilleries, brasseries, [huileries de graines d'arachides](#) ; les usines de produits chimiques, raffineries de pétrole ; enfin les industries métallurgiques, constructions navales, fonderies ; les fabriques de chaussures, les constructions de barriques, etc., etc.

\*  
\* \* \*

En définitive, Bordeaux regrette sa prépondérance d'autrefois. [La vieille métropole des colonies d'Afrique et d'Amérique occupait sous Louis XVI le premier rang sans conteste, et elle en garde encore la parure monumentale. Les guerres de la Révolution et de l'Empire l'ont fait déchoir en ruinant les colonies, surtout par la perte de Saint-Domingue qu'on appelait la ferme de Bordeaux.](#) Sous le Second Empire, Bordeaux a traversé une nouvelle période de splendeur ; mais, aujourd'hui, Marseille et le Havre l'ont bien dépassée, Dunkerque et Rouen la serrent de près. La Pallice grandit sur le golfe de Gascogne presque comme une menace.

Cependant, le trafic de Bordeaux augmente, mais il faut, d'une part, en faciliter l'accès en maintenant la profondeur du fleuve et, s'il se peut, en le creusant davantage ; d'autre part, il faut aussi augmenter le plus possible la rapidité des opérations des navires dans le port lui-même pour compenser le temps employé à la montée et à la descente de la Gironde.

On y aidera efficacement surtout en créant de nouveaux postes d'amarrage sur la rive droite et en ne négligeant rien pour le perfectionnement continu de l'outillage.

L'autonomie des ports de commerce qui semble à l'ordre du jour serait, à Bordeaux comme partout ailleurs en France, un puissant élément de succès. Elle briserait les pesantes entraves que la lenteur et l'apathie de l'administration trop centralisée opposent à toutes les initiatives.

---

UNE  
École d'enseignement colonial pratique  
À BORDEAUX  
(*La Dépêche coloniale*, 29 octobre 1913)

Les études préparatoires à la création si désirable d'une école d'enseignement colonial pratique à Bordeaux, dont nous avons à plusieurs reprises entretenu nos lecteurs, suivent leur cours normal.

Nous sommes heureux d'annoncer à ce sujet que M. G. Ratton, président fondateur du Groupe colonial post-scolaire, qui s'est fait l'initiateur persévérant de cette idée, vient de recevoir une lettre de M. Merlin, gouverneur général de l'Afrique Equatoriale française, qui, en date du 23 courant, lui fait connaître que, désireux de seconder son heureuse initiative, il a décidé d'accorder à l'École d'enseignement colonial pratique de Bordeaux une subvention de 500 francs.

C'est là un précieux encouragement à l'œuvre extrêmement utile qui se prépare dans notre ville au profit de la cause coloniale.

Il y a tout lieu d'espérer que les ministères intéressés, les autres gouverneurs généraux des colonies, les divers corps constitués locaux, de même que les groupements d'ordre économique et toutes les grandes maisons coloniales de notre place voudront bien suivre l'exemple du haut et bienveillant appui que l'éminent gouverneur général de l'Afrique équatoriale française a bien voulu témoigner au groupe colonial post-scolaire de Bordeaux.

Le comité d'honneur et de patronage de l'École d'enseignement colonial pratique de Bordeaux a enregistré les nouvelles adhésions suivantes, non moins flatteuses que les précédentes :

MM.

H. Duréault, préfet de la Gironde.

Paul Forsans, président de l'Union des intérêts économiques.

Charles Halais, gouverneur honoraire des colonies.

Léopold Mabileau, directeur du Musée social, correspondant de l'institut.

Charles Cazalet, président du Comité bordelais des conseillers du commerce extérieur.

A. Bergaud, président de la Chambre syndicale des employés de commerce de Bordeaux.

F. Calcat, directeur de la [Société bordelaise des comptoirs africains](#).

Dussillol, directeur honoraire de l'École normale d'instituteurs de la Gironde.

Pour tous renseignements, s'adresser au Groupe colonial postscolaire, 6, place Saint-Christoly, à Bordeaux.

---

Au Syndicat professionnel et économique de l'Afrique Occidentale  
(*Les Annales coloniales*, 23 janvier 1922)

Dans sa séance du 19 décembre 1921, en son siège social, 95, rue de la Croix-Blanche, à Bordeaux, le Syndicat professionnel et économique de l'Afrique Occidentale a étudié et discuté différentes questions d'intérêt économique dont voici les plus importantes :

L'assemblée entend avec satisfaction lecture d'une lettre du Gouverneur général de l'A. O. F. signalant que, grâce à la réorganisation et au renfort de la police, les vols tant dans les gares que dans le port sont en diminution très sensible.

Lecture est donnée d'une lettre de M. Regnaud, président du Syndicat, au Gouverneur général. Cette lettre, qui est accompagnée d'une statistique sur les arrivages des oléagineux en France, attire l'attention de l'Administration sur le danger qu'il y aurait en ce moment à élever le quotient d'exportation des oléagineux à 2,50. Cette mesure ne manquerait pas, si elle était prise, d'avoir sa répercussion immédiate sur le producteur indigène.

Au sujet de l'impôt sur le chiffre d'affaires, l'assemblée est d'avis que cet impôt n'est pas un impôt direct, parce qu'il ne frappe pas toutes les personnes faisant des affaires, mais au contraire un impôt indirect, parce qu'il frappe des marchandises ou des produits circulants. En fait, c'est un droit, de douane qui correspond à la taxe d'importation de 1,10 %.

L'assemblée s'était particulièrement intéressée au cas d'un ouvrier embauché en France qui, ayant, été victime à Dakar d'un accident de travail, s'était vu refuser le bénéfice de la loi du 9 avril 1898 qui n'avait pas été promulguée à la colonie.

Sur pourvoi, la Cour de cassation avait déclaré que l'obligation que la loi du 9 avril 1898, dans un intérêt d'ordre public, impose aux chefs d'entreprises d'indemniser, dans la mesure qu'elle détermine, les ouvriers et employés victimes d'un accident de travail, et à ceux-ci de ne se prévaloir contre les patrons d'aucune autre disposition légale, est la conséquence nécessaire du contrat de louage de service intervenu entre les parties ; que partout où s'exécute ce contrat, la loi de 1898 doit recevoir son application, que l'accident, survenu dans une colonie française où la loi de 1898 n'a pas été promulguée, doit, en ce qui concerne la responsabilité des chefs d'entreprises, être considéré comme s'étant produit en territoire étranger, et que l'établissement visé par la loi dit 31 mars 1905 est le siège social de l'entreprise. En conséquence, la Chambre civile avait cassé l'arrêt de la Cour de Paris, du 12 juillet 1910, et renvoyé devant la Cour d'appel d'Amiens. Celle-ci ayant statué par arrêt du 10 décembre 1913, dans le même sens que la décision de Paris, un nouveau pourvoi fut formé, et l'affaire est revenue devant les Chambres réunies, conformément la loi de 1837. Celles-ci ont confirmé la précédente jurisprudence de la Cour de cassation.

Ce résumé sommaire des travaux de ce Syndicat nous a paru d'autant intéressant à publier que cette assemblée, par sa composition, représente une association, groupement important des intérêts économiques des Bordelais installés à la Côte Occidentale d'Afrique.

Etaient présents à cette séance : MM. Regnault, président ; Cochez, vice-président ; Dutech, Lestonnat. J.-B. Delmas, Graulle, Guiraud, Galand, Clastres.

---

## Conseillers du commerce extérieur

RÉGION DE BORDEAUX  
(*La Gironde, La Petite Gironde*, 26 mai 1922)

Le « Journal officiel » publie les nominations suivantes de conseillers du commerce extérieur, pour la Région de Bordeaux :

MM. Alioth (Marcel), négociant en huiles à Bordeaux ; Allix (Maurice), chef des services d'exportation de la maison « Les Fils de P. Bardinnet », à Bordeaux ; Cazeaux (Jean), négociant en vins à Bordeaux ; Etchevery (Jean), fabricant de bouchons, à Tosse (Landes) ; Crozatier (Jean), directeur de la Société anonyme J.-H. Secrestat aîné, à Bordeaux ; Debrosse (Emmanuel-Napoléon), intéressé dans la maison L. Campagne, vins et spiritueux, à Bordeaux ; Faure (Emmanuel), courtier en marchandises à Bordeaux ; Mathieu (Félix), administrateur délégué de la Société bordelaise de produits chimiques, à Bordeaux ; Mayaudon (Édouard), fabricant-parfumeur à Bordeaux ; Menaud (Jean), négociant en prunes à Montflanquin (Lot-et-Garonne) ; Mongeot (Jean-Albert), directeur de la Société anonyme « La Pétrolienne », à Bordeaux ; Montpillié (Clément), négociant, en produits alimentaires à Bordeaux ; Rouffet (Auger), industrie et commerce de matières résineuses à Bayonne ; Taris (Pierre), co-proprétaire du hall central de la boucherie à Bordeaux ; Lopès-Diaz (Joseph), ancien négociant à Bordeaux ;

MM. Prat-Dumas (Edmond), directeur-proprétaire de la fabrique de panier Pierre Prat, à Couze-Saint-Front (Dordogne) ; Camentron (Étienne), directeur de la Société de bois, à Bordeaux ; Barrès (Georges), directeur. maison Saint-Marc, Barrès et Cie, produits chimiques et résineux, à Bordeaux ; Maydiou (Gabriel), industriel et commerce de produits résineux, à Bordeaux ; Rödel (Jacques), fabricant de conserves alimentaires à Bordeaux ; Dollfus (Daniel), négociant en vins à Bordeaux ; Duret (Henri), négociant en huiles à Bordeaux ; Lamarthonie (Jean), entrepreneur de transports par terre et par eau à Bordeaux ; Régnault (Charles), négociant importateur-exportateur à Bordeaux, Legendre (Armand), négociant en vins à Libourne ; Bernadet (Adolphe), industriel à Dax (Landes) ; Dumartin (Simon), industriel à Ychoux (Landes) ; Dedin-Laporte (Clément), fabricant de conserves à Bergerac (Dordogne) ; Formigier (Paul, exportateur de fruits à Objat.

MM. Perreyre (Anselme), commissionnaire exportateur à Bayonne ; Meillon (Alphonse), directeur et co-associé de la Société Melllon frères (hôtels) à Pau ; Durupt (Lucien), directeur des usines de la Société métallurgique du Périgord à Fumel (Lot-et-Garonne) ; Naissant (Albert), fabricant de conserves alimentaires à Agen ; Trenty (Pierre), administrateur délégué de la Droguerie centrale du Sud-Ouest à Agen ; Janneau (Pierre), négociant en vins à Condom (Gers) ; Thube (André), fabricant d'huiles à Laubardemont ; Cruse (Christian), négociant en vins à Bordeaux ; David (André), fabricant d'articles en liège à Lavardac (Lot-et-Garonne) ; Schneeberger (Léopold), administrateur des papeteries de Rottersac, à Rottersac, par Lalinde (Dordogne).

MM. Formey de Saint-Louvent (Emmanuel), exportateur de produits résineux et de bois à Bayonne ; Hautesserre (Marc), fabricant de conserves alimentaires et de prunes d'ente, à Villeneuve-sur-Lot ; Cochez (Léon), administrateur de sociétés à Bordeaux ; Bussière (Marc), administrateur délégué de la Société de la Vieille-Cure de Cenon à Bordeaux ; Cédié (Paul), agent pour l'exportation à Bordeaux ; Chabrat (Georges), fabricant d'équipements et de chaussures à Bordeaux ; Chaumette (Maurice), négociant à Bordeaux ; Jacquemart (Maurice), intéressé dans la maison « les Héritiers de Marie Brizard et Roger », fabricants de liqueurs à Bordeaux ; Mestrezat (James), président des Frigorifiques d'alimentation à Bordeaux.

MM. Tricoche (Ernest), directeur commercial de la Société œnotechnique de La Grave-d'Ambarès, à Cambes (Gironde) ; Lebègue (Jules), vins en gros, à Cantenac (Gironde) ; Augier, directeur de la Société Biscuits Olibet, de Talence (Gironde) ; Moulinié (Émile), négociant, chef de la maison Émile Moulinié, à Bordeaux ; Pouey (Henri), commerce de beurres en gros à Libourne ; Bertrand-Pouey (Pierre), négociant en vins à Libourne ; Tuzet (Henri), ancien inspecteur du service commercial des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à Villeneuve-sur-Lot ;

MM. Legendre (Charles), négociant en vins à Libourne (Gironde) ; Faure (Édouard), négociant en vins à Bordeaux ; de Luze (Charles), négociant en vins à Bordeaux ; Ginestet (Fernand), négociant en vins à Bordeaux ; Bayle Henri, agent d'exportation à Bordeaux ; Lamaignière (Gabriel), associé de la firme « les Fils de Julien Lamaignière, à Bordeaux ; Allard (Charles), syndic de la Compagnie des courtiers d'assurance et des courtiers maritimes de Bordeaux ; Descas (Pierre), négociant en vins à Bordeaux ; Agostini (Jacques), négociant en produits résineux à Bordeaux ; Larronde (Maurice), administrateur de sociétés à Bordeaux ; Moussié (Michel), directeur de la Société d'affrètement et de commission, à Bordeaux.

MM. Bardinet (Édouard), négociant en liqueurs à Bordeaux ; Aucanne (Fernand), négociant en bois à Bordeaux ; Carde (Bertrand), président du conseil d'administration de la Société anonyme Carde et fils à Bordeaux ; Philippart (Fernand), administrateur de la Grande Huilerie bordelaise à Bordeaux ; Mauvigney (Jérôme), négociant en vins et spiritueux à Bordeaux ; Bossés (Paul), commissionnaire en marchandises à Bordeaux ; Segrestaa (Louis), négociant exportateur à Bordeaux ; Soula (Albert), administrateur de sociétés à Bordeaux ; Teyssonneau (Jean), fabricant de conserves alimentaires à Bordeaux ; Louit (Marie) gérant de la Société en commandite Louit frères et Cie à Bordeaux.

---

Bordeaux, port colonial  
(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1929)

Afin d'assurer le développement du port de Bordeaux, les autorités responsables des destinées économiques de cette ville s'efforcent d'amener dans les établissements maritimes de la ville des éléments de trafic nouveau.

Or, il est aisé de voir, par les statistiques de ce port, que celui-ci est orienté vers le trafic colonial et spécialement vers celui de l'A. O. F. et de l'A. E. F. Nous savons que le commerce du Sénégal est en majeure partie entre les mains de maisons bordelaises qui ont contribué, pour une très large part, au développement économique de cette colonie d'abord et ensuite furent les pionniers commerciaux des autres colonies du groupe de l'A.O.F.

Malheureusement, il est, actuellement, non moins avéré que le développement du trafic général de cette partie de nos possessions lointaines est gêné par l'insuffisance des moyens de manutention et d'évacuation de nos ports africains. Par suite, sans doute, des difficultés à vaincre et de l'importance des dépenses à engager, leurs aménagements et leur outillage n'ont pas fait des progrès aussi rapides que ceux des voies de communications terrestres (routes, services automobiles et voies ferrées). Pour ne citer qu'un exemple, il est actuellement à peu près impossible, sur tous les points de sortie du trafic des bois du golfe du Bénin, d'opérer l'embarquement des grumes autrement que par les moyens du bord des navires faisant escale. Il en résulte des frais considérables et l'impossibilité d'obtenir des colonies d'Afrique le plein rendement que les sacrifices jusqu'ici faits par elles-mêmes et par la Métropole, pour assurer leur développement, permettaient d'escompter.

La chambre de commerce de Bordeaux s'est sérieusement préoccupée de cette situation dont la répercussion affecte les intérêts dont elle a la garde. Dès lors, son président, M. Barrès, a pris contact, à Paris, avec des personnalités susceptibles de poursuivre, suivant des formules nouvelles, la réalisation rapide d'un programme d'aménagement de nos ports africains et, en première urgence, de quelques-uns d'entre eux.

Pour être exactement informé de l'état actuel de ces divers établissements maritimes comme aussi des difficultés à vaincre et des mesures qui semblent opportunes, M. Barrès a décidé, en plein accord avec la chambre de commerce de Bordeaux, de faire un voyage d'étude dans les ports de la côte d'Afrique que dessert la Compagnie des Chargeurs Réunis, depuis Dakar jusqu'à Pointe-Noire et Matadi.

Le ministre des Colonies a donné son plein assentiment à ce voyage et aux projets dont il a pour but de faciliter l'exécution.

Le départ de M. Barrès a eu lieu le 8 janvier courant à bord du *Brazza*.

Au cours d'une réunion tenue ces jours-ci à la chambre de commerce, M. Barrès a exposé en détail le programme qu'il s'est proposé de réaliser dans ce voyage. Ce ne sont pas seulement les intérêts immédiats et locaux des ports visités, c'est la mise en valeur de l'hinterland de chacune des régions desservies par ces ports, c'est le développement même des échanges qui existent déjà entre eux et Bordeaux, métropole du Sud-Ouest, que la chambre de commerce désire voir intensifier. Les conversations qu'a eues M. Barrès, dans ce but, avec les représentants du commerce colonial et les personnalités les plus qualifiées, permettent de bien augurer des résultats de la mission dont il a accepté de se charger.

---

#### Monuments aux généraux Borgnis-Desbordes et Archinard (*La Petite Gironde*, 17 janvier 1933)

Des souscriptions, dont nous publions aujourd'hui une première liste, ont déjà été recueillies, à Bordeaux, pour élever à ces grands soldats organisateurs deux statues sur les rives du Niger où ils ont assis le prestige de la France : celle de Borgnis-Desbordes, à Bamako, par le sculpteur Baudry ; celle d'Archinard, par Moreau-Vauthier, à Ségou, ancienne capitale du royaume du sultan Ahmadou, dont il s'empara en-1890.

Bordeaux, métropole coloniale par excellence, tiendra à s'associer à cette manifestation, et à participer, comme il convient, à l'hommage rendu à ces vaillants pionniers de l'expansion coloniale.

Le comité régional d'action et de propagande fait appel à la collaboration de tous les Français, de tous les coloniaux.

Il n'est pas un Bordelais conscient de l'appui et du rayonnement apportés à la France, et à Bordeaux en particulier, par son empire africain, qui ne veuille contribuer, si modestement que ce soit, à perpétuer dans le bronze, le souvenir de Borgnis-Desbordes et d'Archinard, et marquer à ces deux vétérans de l'épopée soudanaise la reconnaissance qui leur est due pour l'œuvre grandiose qu'ils ont accomplie.

Les souscriptions recueillies doivent être adressées, par chèques ou mandats, au trésorier du comité, M. Albert Lacan, 78, avenue Alsace-Lorraine, à Caudéran (Téléph. 827.27).

#### 1<sup>re</sup> liste de souscription

Syndicat de défense des intérêts de la Côte d'Afrique, 500 fr. ; François Vézia (établissements Vézia), 500 fr. ; Charles Barthès (Le Commerce Africain), 200 fr. ; Henry Chavanel (E. Chavanel et Cie), 500 fr. ; Lucien Maurel (Établissements Maurel et Prom), 500 francs ; Pierre Delmas (J.-A. Delmas et Cie), 200 fr. ; veuve Baraderie, fils et gendre,

100 fr. ; R.-J. Cobb et Cie, 50 francs ; Devès, Chaumet et Cie, 200 fr. ; Emmanuel Faure et Cie, 100 fr. ; J. Graulle et Cie, 100 fr. ; L. Guiraud, 20 francs ; Martre et Vézia, 50 fr. ; Maurel frères, 300 fr. ; A. Oldani et Cie, 100 fr. ; Anciens Établissements Ch. Peyrissac et Cie, 300 fr. ; Léon Peyrissac, administrateur de sociétés, 200 fr. ; P.E. Rouanet, 100 fr. ; Rouanet et Chaumel, 25 fr. ; Société auxiliaire africaine, 100 fr. ; Société des Salins du Sine-Saloum, 50 fr. ; Soucail, Vergé et Cie, 300 fr. ; de Tessières et L. Lasserre, 100 francs ; Daniel Ramade, directeur des Messageries Africaines Saint-Louis (Sénégal), 100 fr. ; Louis Quéroil Archinard. homme de lettres, 400 fr. ; G. Darizcuren, ancien conseiller d'arrondissement, 50 fr. ; Vacuum Oil Company S. A. F., Paris, 100 fr. ; Vacuum Oil Company S. A. F., agence du Sud-Ouest, Bordeaux, 100 fr. ; Gustave Gounouilhou, codirecteur de la « Petite Gironde », 200 fr. ; Albert Lacau, ancien membre du conseil d'administration du Soudan, 100 fr. ; lieutenant-colonel Baudin, de l'infanterie coloniale, 60 francs ; Ligue Maritime et Coloniale (Section de Bordeaux), 200 fr. ; Fédération maritime du port de Bordeaux, 200 francs ; Syndicat des armateurs et consignataires de navire du port de Bordeaux, 100 fr. ; René Sühner, directeur du service colonial, 100 francs. Total de la 1<sup>re</sup> liste : 6.305 francs.

---

Monuments aux généraux Borgnis-Desbordes et Archinard  
(*La Petite Gironde*, 4 août 1933)

DEUXIÈME LISTE DE SOUSCRIPTION

Barrés, président du port autonome	Fr. 100 00
Salles, secrétaire général du port autonome	25 00
Albert Dormoy, industriel	100 00
Banque Commerciale Africaine	200 00
Souscriptions recueillies au 12 <sup>e</sup> régim. de T. S. A. La Rochelle	149 85
Souscriptions recueillies par le Service colonial de Bordeaux	2.408 00
Syndicat des fabricants d'huile de Bordeaux	500 00
Crédit Lyonnais (agence de Bordeaux)	100 00
Comptoir National d'Escompte (agence de Bordeaux)	50 00
Lamy, directeur de la Société Générale à Bordeaux	25 00
Banque de France (succursale de Bordeaux)	300 00
Souscriptions recueillies par la Compagnie des Chargeurs réunis à bord des paquebots « Amérique », « Foucauld », « Brazza » et « Asie »	1.515 00
E. Zimmerman, conseiller du commerce extérieur	50 00
Association amicale des coloniaux de Bordeaux	100 00
Millet	10 00
Vignaud	10 00
Colonel de Maugras	10 00
C. Beaussant	10 00
Lieutenant-colonel Sabaton	10 00
Maria, administrateur des colonies	10 00
Souscriptions recueillies au 14 <sup>e</sup> régiment de T. S. A Mont-de-Marsan	189 95
Lieutenant-colonel Vincent	50 00
Comandant Lourde	25 00
Total de la deuxième liste	5.927 80
Total de la première liste	6.305 00
Total général Fr.	12.332 80 00

---

## LES FÊTES DU CINQUANTENAIRE DU SOUDAN FRANÇAIS

LA DÉLÉGATION METROPOLITAINE  
s'est embarquée à bord du « Massilia »  
(*La Petite Gironde*, 16 décembre 1933)

« J'aime l'Afrique parce qu'elle est indispensable à la France, à sa vie économique et à sa sécurité », déclare le général Gouraud

Photo : La délégation métropolitaine à bord du « Massilia ». De gauche à droite, assis : MM. Léon Cyprien-Fabre, Diagne, Bauer, le général Gouraud, le général Peltier, Taittinger et M<sup>me</sup> Diagne.

Debout : MM le général Quiquandon, de Warren, le général Requin, Baudry, Moreau-Vauthier, le général de la Trentinian, Brunet et Sühner.

Bordeaux, 16 décembre. — Borgnis-Desbordes, Gallieni, Archinard, Joffre, Marchand, Mangin, Quiquandon, Laperrine, Baratier, Binger, de Trentinian, Gouraud, Peltier, autant de noms fameux qui retentissent à chaque page de l'histoire de la conquête soudanaise. Parmi ces hommes, qui ne se contentèrent pas d'être de hardis conquérants, mais furent encore d'avisés pacificateurs et des organisateurs habiles, deux méritent plus particulièrement la reconnaissance de la métropole et de la colonie où, dans quelques jours, va être célébré le cinquantenaire de l'établissement des Français sur le Niger, nous voulons parler des généraux Borgnis-Desbordes et Archinard.

Le vœu que, dans la conclusion de son magnifique ouvrage, « Les pionniers du Soudan », M. Jacques Méniaud avait exprimé de voir « couler en bronze le souvenir impérissable de ces deux Soudanais » est aujourd'hui exaucé, et c'est justice.

Ce cinquantenaire associera dans un même hommage la grandeur de l'œuvre civilisatrice de la France et les hardis colonisateurs qui lui permirent de l'entreprendre ; il verra l'inauguration de deux monuments, l'un, celui du général Borgnis-Desbordes, à Bamako ; l'autre, celui du général Archinard, à Ségou. Ce sera le suprême geste de reconnaissance de la France aux deux grands ouvriers de son expansion coloniale, aux deux hommes qui lui ont acquis près de cinquante millions d'hectares.

Vendredi soir, s'est embarquée à bord du « Massilia », à Bordeaux, la délégation métropolitaine se rendant au Soudan. Composée de MM. Diagne, député du Sénégal, président du comité national ; Taittinger, président de la commission des colonies à la Chambre des députés ; Brunet, député, ancien gouverneur général de l'A. O. F. ; Binger, gouverneur général ; le général Gouraud, gouverneur militaire de Paris ; Lahellec, secrétaire du général Gouraud ; le général Quiquandon, le général de Trentinian ; le général Requin, ancien chef du cabinet du ministre de la guerre, neveu du général Archinard ; le général Peltier, directeur des services militaires au ministère des colonies ; Gatine, inspecteur général des finances ; de Warren, président du comité français du Transafricain ; Lacau, ancien membre du conseil d'administration de la colonie du Haut-Sénégal-Niger ; Moreau-Vauthier, sculpteur du monument au général Archinard ; Baudry, sculpteur du monument au général Borgnis-Desbordes. La délégation a été saluée en gare Saint-Jean par M. Bouffard, préfet de la Gironde, accompagné de M. Henry, son chef de cabinet ; par le général de Bailleul, représentant le général de Chambrun, commandant le 18<sup>e</sup> corps ; M. Blanc, commissaire spécial, et M. Imbert, commissaire central.

M. Léon Cyprien-Fabre, administrateur délégué de la Compagnie, était arrivé de Paris en même temps que la mission. C'est lui qui, avec M. Hauer, agent général ; M. Ciment, chef du trafic, la reçut à bord du « Massilia », dont le commandant Petiot fit les honneurs.

Au nom du ministre des colonies, M. René Sühner, directeur du Service colonial à Bordeaux, prit contact avec la délégation dont, vieux colonial — par le service et non par l'âge — il connaissait la plupart des membres. Étaient également présents,

M. Quérouil-Archinard et M. Maurice Desbans, respectivement secrétaire général et membre du Comité bordelais des monuments aux généraux Borgnis-Desbordes et Archinard.

Au matin, le « Massilia » leva l'ancre et appareilla pour Dakar où, exceptionnellement, il doit faire escale, emportant vers le Soudan Français la délégation qui va représenter la puissance tutélaire ; délégation à laquelle vont se joindre, pour célébrer les heureux résultats de cinquante ans de pacification, de cinquante ans de favorable influence, les notabilités indigènes, les fils mêmes des empereurs et des rois dont les peuples ont été soumis par les Français. N'est-ce pas la meilleure preuve que tous savent ce que le Soudan doit au pays qui, après l'avoir conquis, lui a apporté, en même temps que la prospérité, la liberté vraie des peuples, comme à tous ceux qui travaillent dans le sein de notre empire colonial.

Et nous comprenons combien cet empire colonial tient au cœur des hommes qui le connaissent, qui ont eu à l'administrer ou qui l'administrent. Après les entretiens que nous avons eu avec les membres de la délégation, entretiens que nous pouvons résumer par les paroles que ce héros de notre histoire, tant coloniale que métropolitaine, ce glorieux mutilé au visage énergique, aux yeux clairs, le général Gouraud, nous a dites, avec émotion, peu avant le départ.

« J'aime l'Afrique parce qu'elle est nécessaire à la France, à sa vie économique, à sa sécurité, et, je l'avoue, parce qu'elle me rappelle mes précieux souvenirs de jeune officier. »

Paul COUNORD.

---

#### AU MAROC

*(Les Annales coloniales, 2 avril 1935)*

Prochainement, une importante mission de personnalités bordelaises arrivera au Maroc pour prendre contact avec les représentants du commerce, de l'agriculture et de l'industrie.

Cette mission sera présidée par MM. Georges Barrès, président de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des ports français, et Desse, président de la Chambre de commerce de Bordeaux.

En font partie : MM. Allemane, secrétaire général de la ville de Bordeaux, Des Tranes, directeur de l'agence générale de la Cie générale transatlantique ; Fign (?), chef du trafic de la Ce générale transatlantique pour l'Afrique du Nord.

---

Le gouverneur général Reste prépare à Bordeaux un développement des échanges entre cette ville et l'A. E. F.\*

*(La Journée industrielle, 17 mars 1936)*

Bordeaux, 16 mars.

M. Joseph Reste, gouverneur général de l'Afrique équatoriale française, a profité de son passage à Bordeaux pour prendre contact avec les groupements économiques de cette ville qu'intéresse l'avenir de notre grande colonie française.

Dès ce matin, il a eu des entretiens avec MM. Desse, président de la chambre de commerce ; René Magne, président du comité de la Foire de Bordeaux ; Chavanel\*, président du syndicat de défense des intérêts de la côte occidentale d'Afrique ; et le commandant Gamas, président de l'Association amicale des coloniaux civils et militaires.

Il a étudié avec eux les moyens d'intensifier les échanges commerciaux entre l'A.E.F. et la métropole, par le port de Bordeaux.

Un banquet, auquel assistaient MM. André Bouffard, préfet de la Gironde, et M. Adrien Marquet, député-maire de Bordeaux, lui a été offert par la chambre de commerce, par l'institut colonial et par les groupements précités.

Aux félicitations et aux souhaits qui lui ont été adressés par ses hôtes. M. Joseph Reste a répondu en exposant les grandes lignes du programme administratif économique et social, qu'il se propose de réaliser dès qu'il aura rejoint son poste.

Le gouverneur général s'embarquera mercredi à destination de Brazzaville.

---

## LES BORDELAIS SUR LES ROUTES D'AFRIQUE

par Pierre Chaumet

(*La Petite Gironde*, 21 juillet 1939)

Il y a quelque temps, au cours d'une Journée coloniale de la Foire de Bordeaux, M. Pierre Chaumet, au nom de l'Institut colonial, présentait une étude, riche d'intérêt, dont nous nous étions promis de soumettre un important extrait à nos lecteurs que ces questions ont toujours si vivement préoccupés.

M. Pierre Chaumet a intégré dans un historique du Sénégal et de ses relations avec la métropole un chapitre sur l'établissement des Bordelais dans cette région. On le trouvera ci-dessous :

### [Devès et Chaumet]

En 1807, Justin Devès, alors âgé de dix-neuf ans, l'un des fils d'un avocat au Parlement de Bordeaux, ruiné par les révolutions et qui fut obligé de se retirer alors dans cette belle propriété d'Ambès, toujours aux mains de la famille, après un premier voyage en Amérique, s'embarquait une deuxième fois pour faire le tour du monde.

Il fait naufrage et aborde à Gorée, où il demeure quatorze années durant, vivant ainsi sous la domination anglaise de 1809 à 1815.

Rentré en France en 1821, il repart en 1823 accompagné de ses deux frères, et fonde une maison de commerce à Saint-Louis.

Après avoir initié ses frères à la conduite des affaires coloniales, il rentre en France, où il crée alors une maison sœur de celle qu'il avait établie à la colonie.

Cependant, en 1848. Il revient à la tête des affaires et s'associe avec M. Lacoste, qui avait été le collaborateur de ses frères ; et enfin, quelques années plus tard, il associe ses deux fils : Paul et Gabriel Devès, à leur collaborateur dévoué M. Gustave Chaumet.

Il revient à MM. Devès et Lacoste d'avoir établi par voiliers spéciaux le premier service de navigation sur le Sénégal et, par la suite, le remorquage par vapeur à travers la barre, en 1859.

C'est, enfin, à la suite de la conquête du Soudan, la maison Devès et Chaumet qui réalise les premiers transports par vapeurs, d'abord sur le Sénégal, puis sur le Niger, par la création de la Société des Messageries africaines.

On doit également à M. Justin Devès la première huilerie d'arachides de Bordeaux. construite vraisemblablement là où se trouvent aujourd'hui les raffineries Say, et qui fut détruite par un incendie en 1857.

La deuxième maison bordelaise installée au Sénégal paraît être la réputée maison de gommes Calvé frères, aujourd'hui disparue.

Il existe au sujet de la venue des Calvé au Sénégal deux versions : l'une, qui dit que le premier Calvé débarqué en Afrique était un médecin militaire qui aurait été envoyé par le gouvernement ; l'autre, qui veut qu'un Calvé, père ou oncle de MM. Emmanuel,

Georges et André Calvé, désireux de devenir capitaine au long cours (profession justement estimée et recherchée à l'époque, où les capitaines étalent généralement associés dans les opérations commerciales de leurs maisons, et qui a donné à Bordeaux des hommes de première valeur, comme, par exemple, M. Armand Chalès), s'était embarqué comme pilotin, pour commencer son instruction de marin, sur « La Méduse ».

On raconte que, désigné après le naufrage par tirage au sort pour évacuer le navire à bord d'une chaloupe, au moment de s'embarquer, il s'aperçoit qu'il a oublié sa montre, montre en or, don de son père. Sans rien vouloir écouter, il remonte à bord, mais quand il revient sur le pont, la chaloupe s'était éloignée. Il se jette à l'eau et ne doit qu'à la pitié inspirée par son jeune âge — il avait alors seize ans — d'être finalement recueilli à bord ; les occupants, dans la crainte qu'un passager de plus ne fit couler l'embarcation, avaient commencé par l'accueillir à coups d'aviron.

Il fut rejoint quelques années plus tard par son frère, et ils fondèrent ensemble la maison de gommages Calvé frères.

Rentré en France, il créa en 1857, avec son ami Rozier, ses fils et ses temps qu'ils assurent la direction de gendres, MM. Adolphe et Alexandre Bermond, l'huilerie d'Abzac, qui, par la suite, transportée à Laubardemont en 1900, devint l'huilerie Calvé-Delft.

### [Maurel et Prom]

Le 31 mai 1822, Hubert Prom, alors âgé de quinze ans, s'embarque avec quelques marchandises sur la goélette « L'Aimable-Blonde », à destination du Sénégal, et s'installe à Gorée.

Quatre ans après, il revient en France, en repart en décembre 1827 par l'« Amédée », et, après une traversée de quarante-huit jours, arrive à Saint-Louis, où il ouvre un comptoir définitif.

Son cousin Hilaire Maurel le rejoint en mai 1830, et, en janvier 1831, la Société Maurel et Prom est définitivement constituée, chacun des associés apportant la somme de 5.283 fr. 05.

Hilaire Maurel reste au Sénégal ; Hubert Prom rentre en France et, de 1834 à 1843, les associés viennent en France à tour de rôle.

Entre-temps, la société a acquis les navires « Le-Girondin » et « Le-Robuste » et établit la première ligne régulière de navigation entre Bordeaux et le Sénégal.

En 1845, nouvelle société, dont le siège est établi à Bordeaux, rue de la Rouselle. L'un de ses premiers actes est de faire construire dans notre ville une nouvelle unité, « La-Falémé ».

L'armement va d'ailleurs tenir une place importante dans l'activité de la maison et se développer rapidement sous l'impulsion de son fondateur.

En 1865, elle possédait sept voiliers.

De 1866 à 1872, elle en fait construire six.

En 1876, elle achète trois vapeurs, dont un, « Le-Richelieu », est le premier d'un tonnage important qui, en novembre 1876, franchit la barre du Sénégal, sur laquelle, d'ailleurs, il devait se perdre corps et biens en 1912, à son cent douzième voyage.

Malgré que les autres négociants sénégalais : les Maurel frères, Devès et Chaumet, Buhan et Teisseire, et quelques négociants commissionnaires tels que les Tandonnet. Chaumel-Durin aient, eux aussi, armé voiliers et vapeurs pour le Sénégal, la maison Maurel et Prom fut toujours la plus puissante maison d'armement pour la côte, et, malgré les difficultés et les charges que l'armement dut subir à certaines époques, faisant sienne la belle formule « noblesse oblige », elle a persisté et est aujourd'hui, avec ses trois belles unités : « Le-Tourny », « Le-Montaigne » et « Le-Montesquieu », la seule maison d'armement de Bordeaux indépendante des grandes Compagnie...

J'ai cité tout à l'heure comme une date d'une importance capitale pour l'avenir économique du Sénégal celle du début de la culture de l'arachide. Si la première expédition de cette graine fut faite par M. Jauffret, commerçant à Gorée, qui envoyait à titre d'essai, en 1839, 722 kg sur la place de Marseille, c'est à Hilaire Maurel, qui avait vu les indigènes de la Gambie l'utiliser dans leur alimentation, qu'est due incontestablement la culture de cette graine au Sénégal. Et le premier chargement complet en fut opéré par la maison Maurel et Prom, en 1840. par le brick « Le Zénith », de 90 tonnes, à destination du Havre, où la douane admit cette nouvelle marchandise qu'elle ignorait sous la rubrique « produit pharmaceutique »

1839, 233 kg.

1939, 450 millions de kg.

Combien d'efforts entre ces deux chiffres !

En 1857, la maison Maurel et Prom fondait l'huilerie de Bacalan.

En 1869, M. Marc Maurel, qui avait rejoint le Sénégal, appelé par Hilaire Maurel en même temps que son fils, M. Émile Maurel, quitte la maison avec ses trois frères qui, par la suite, étaient venus aussi au Sénégal, et fonde, avec eux, la maison Maurel frères, aujourd'hui dirigée par leurs fils et petits-fils, en même temps qu'ils assurent la direction de l'huilerie de Bacalan, dans laquelle ils se sont réunis avec MM. Maurel et Prom.

\*  
\*   \*   \*

Si la maison Teisseire ne fut que la quatrième maison bordelaise établie au Sénégal, son fondateur, Albert Teisseire, fut certainement le benjamin des Bordelais qui s'y installèrent, car, lorsqu'il s'embarqua, en 1825, il n'avait que treize ans.

Albert Teisseire s'associa, par la suite, d'abord avec un de ses frères, puis, plus tard, avec M. Évariste Buhan, qui était venu au Sénégal en 1848 pour le compte d'un négociant de Sainte-Foy-la-Grande, M. Marot.

M. Buhan avait été auparavant l'associé au Sénégal de M. Henri Rabaud, également envoyé en Afrique par un autre négociant de Sainte-Foy-la-Grande, M. Jeay.

Avant la maison Buhan et Teisseire et la maison Buhan et Rabaud avait existé au Sénégal une Société Rabaud et Jeay.

Il est vraisemblable que les deux négociants de Sainte-Foy-la-Grande, MM. Rabaud et Jeay, avaient dû venir au Sénégal à peu près à la même époque que M. Albert Teisseire, c'est-à-dire entre 1825 et 1830.

La maison Ruban et Teisseire a repris aujourd'hui son nom d'origine et est dirigée par M. Louis Teisseire et ses fils.

\*  
\*   \*   \*

C'est aussi à la Dordogne que nous devons une de nos plus puissantes maisons coloniales actuelles de Bordeaux en A.O.F.

C'est, en effet, en 1865 que M. Élie Chavanel, originaire de ce département, quitta son pays natal ruiné par le phylloxera et qui, quoique ses préférences l'eussent porté vers l'Amérique, vint s'établir au Sénégal, apportant avec lui ces rudes qualités qui proviennent de notre sol de France, que ce soit celui du Tarn, de l'Ariège, de la Dordogne ou de la Gironde.

Ses deux fils ont continué l'œuvre entreprise.

Toutes les autres maisons sénégalaises : Lafargue, oncle du grand-père Delmas — devenue par la suite Delmas et Lacoste [confusion avec Devès et Lacoste], Delmas et Clastres, J.-A. Delmas et Cie —, L. Vézia et Cie, Assémat frères, Maurer, Oldani, Barthès

et Guiraud devenu Barthès et Lesieur, sans oublier une importante maison de Marseille, Ch. Verminck, qui devint la Compagnie du Sénégal, et est aujourd'hui C. F. A. O.

M. Ch. Verminck, comme M. Louis Vézia, débutèrent au Sénégal comme agents de MM. Maurel et Prom.

\*  
\*     \*

La méthode de pénétration adoptée par Faidherbe — et heureusement continuée par ses successeurs — ouvrit rapidement de nouvelles voies commerciales.

Marchant à leur suite, parfois les devançant, nos maisons sénégalaises s'installèrent progressivement, sur le fleuve d'abord sur le haut fleuve (Médine, Bakel, Kayes). puis sur le Niger (Bamako, Ségou, Monti, Tombouctou) dans le Fouta-Djallon (Kouroussa, Kankan).

Le commerce d'exportation s'enrichit alors de celui des peaux de chèvres, des peaux de bœufs, de la laine, du coton, du kapok, du beurre et des amandes de karité et du caoutchouc.

On peut affirmer qu'avant le développement des plantations, Bordeaux aurait été, durant plus de dix ans, le premier marché français des caoutchoucs sylvestres de la côte d'Afrique.

\*  
\*     \*

Il est curieux de remarquer que, malgré que ce soit à la demande des négociants sénégalais qu'une exploration de l'arrière-pays de la côte de Guinée ait été effectuée en 1845, malgré que le résultat soit venu déclarer que ce pays était beaucoup plus riche que le Sénégal et les populations qui l'habitaient beaucoup plus sociables, dès que l'arachide paraît, les négociants bordelais sont pour ainsi dire envoûtés.

Et tandis que les maisons de Marseille s'installent en Côte-d'Ivoire et au Dahomey, les quelques maisons de Bordeaux qui avaient créé des comptoirs au Rio Nuñez, et même à la Sierra-Leone, les abandonnent.

Il faudra attendre 1894, en ce qui concerne la Guinée, et 1896. pour ce qui est de la Côte-d'Ivoire, pour voir s'y installer le premier Bordelais (Bordelais d'adoption, d'ailleurs) Fernand Philippart.

Sur son initiative, Bordeaux commence alors à recevoir directement des huiles de palmes et des bois d'acajou. Le premier lot d'huile de palmes importé en 1897 était de 10 tonnes. Vingt deux ans après, Bordeaux recevait des diverses maisons françaises qui avaient suivi la route tracée par Fernand Philippart 2.300 tonnes, qui furent entièrement absorbées par les stéariniers et savonniers de la région, qui, avant 1896, allaient se couvrir de tous leurs besoins de ce produit en Angleterre.

Pour ce qui est des acajous, j'ai l'honneur de posséder un mobilier de bureau fabriqué à Jonzac avec les premières billes d'acajou importées en 1899 par un voilier appartenant à la maison « L'Esbrouf », qui, d'ailleurs. ne fit qu'un voyage, ayant été englouti au second.

\*  
\*     \*

Enfin, en 1928, une société bordelaise, l'Okoumé, de Port-Gentil s'installe au Gabon, dont elle importe actuellement plus de 16 000 tonnes par an de bols d'okoumé ; une partie de ces bois est travaillée, par la suite, dans la scierie qu'elle a créée à Lormont.

---

Bordeaux  
(*Réalités*, mai 1951)

[...] Passons au commerce colonial. Il ne date pas d'hier non plus. Sous Louis XIII, déjà, Bordeaux organisait des rapports avec le Brésil, le Canada. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le trafic s'orienta vers les Antilles ; au XIX<sup>e</sup> siècle, vers l'Afrique Noire. Aujourd'hui Bordeaux compte une constellation de grandes maisons coloniales datant toutes du siècle dernier, possédant outre-mer des comptoirs et des réseaux d'acheteurs qui vendent aux indigènes des marchandises fabriquées et leur achètent les produits de leur sol. Dans ce domaine les vedettes sont les maison Maurel frères, Vezia, Chavanel, Peyrissac [tous deux repris par Optorg], Delmas et Cie (celle-ci plus récente), Denis (qui a pratiquement le monopole du trafic avec l'Indochine), et Touton\*, qui, fondée en 1848, est la plus importante firme bordelaise importatrice de vanille, et la seule de cacao [reprise par Sucres et denrées (Varsano)]. M. Roger Touton, qui la dirige, est l'un des personnages les plus actifs de la ville. C'est un petit monsieur aux cheveux gris, direct, dynamique, conseiller municipal, longtemps président de la Chambre de commerce et du port autonome. Son bureau, qui donne sur le quai des Chartrons, est précieusement parqueté de bois clairs et sombres, il y a sur les meubles des bibelots africains, note décorative qu'on retrouve dans bien des intérieurs bordelais — moins souvent cependant que les inévitables gravures ou maquettes de navires — et dans le bureau directorial pourtant modernisé d'une vieille banque de la place, un grand panneau mural représente un navigateur en habit à la française offrant sa pacotille à une créole en madras.

Pour le deuxième semestre 1950, Bordeaux a importé 7.640 tonnes de café (correspondant à une valeur de 2 milliards 700 millions de francs) et, pour l'année entière, 12.000 tonnes de cacao.

En bordure du secteur colonial, un secteur industriel restreint, mais extrêmement prospère : les quatre usines qui traitent soit, directement des oléagineux d'outre-mer, soit des huiles brutes fabriquées à Dakar : la Grande Huilerie Bordelaise\*, la Franco-coloniale [groupe Vezia, absorbée fin 1952 par Calvé-Delft], Calvé-Delft (rattachée au groupe Unilever\*) [marque Croix verte] et Maurel et H. Prom et Maurel frères\*. On peut évaluer leur chiffre d'affaires global pour 1950 à environ 16 milliards.

Dans ce secteur, à cheval sur le commerce colonial et l'armement, le nom de Maurel s'est particulièrement illustré. Il est porté par trois sociétés fondées de 1831 à 1869 ; il y a d'abord deux entreprises coloniales : Maurel frères, d'une part, et Maurel et Prom, de l'autre, qui ont en A.-O. F. des comptoirs vendant principalement des tissus et achetant principalement des arachides La Société Maurel et Prom fait en plus de l'armement et possède trois vapeurs spécialisé dans le transport des graines. Enfin, la troisième société est l'Huilerie Maurel et H. Prom et Maurel frères\*, dont l'usine occupe à Bordeaux trois cents ouvriers — à cause de son profil inattendu, on l'appelle Notre-Dame des cacahuètes. Elle a traité en 1950 25.000 tonnes de graines d'arachides et payé pour la même période 125 millions de salaires, pour un chiffre d'affaires de 3 milliards. M. Jean Maurel, président de Maurel frères et des Huileries, petit, cassé, cheveux gris, regard bleu intelligent, est aussi président du Groupement interprofessionnel pour le développement des oléagineux outre-mer, administrateur de la Compagnie générale des oléagineux tropicaux [CGOT] et président de l'Institut de recherche pour les huiles et oléagineux. Signe particulier : ne joue pas au golf, ce qui constitue une forte présomption de non-conformisme social ; habite une propriété en dehors de Bordeaux, une grande maison avec un hall à colonnes immense. Comme la plupart de leurs concitoyens, les Maurel sont bons catholiques — leurs noces d'argent ont motivé une

petite cérémonie à l'église du village, avec autour d'eux leurs enfants et leurs vieux serviteurs.

---