

Travail et exploitation agricole à la Martinique dans la première moitié du XX^e siècle :

L'exemple de l'usine du Petit-Bourg, à travers la mission photographique de l'Agence générale des colonies

*par Marie Hardy**

De 1899 à 1953, la conquête de l'opinion à la cause coloniale se fait par le biais d'une agence dont le nom change à plusieurs reprises, mais dont l'objectif demeure inchangé. Fondé le 14 mars 1899, l'Office colonial est transformé vingt ans plus tard en Agence générale des colonies le 29 juin 1919. Son mandat comprenait deux services ; le premier consistait à récolter les renseignements d'ordre économique sur l'outre-mer et à les mettre à disposition du public, le second était d'assurer le fonctionnement d'une exposition permanente du commerce colonial. Le 22 janvier 1941, cette agence renaît sous l'appellation Agence économique des colonies ; après 1945, elle devient Agence économique de la France d'outre-mer¹. En novembre 1953, elle est supprimée, mais la volonté du ministère de la France d'outre-mer de mieux connaître ses territoires reste identique. Cette mouvance de collecte d'informations s'inscrit dans une volonté de mettre en valeur les colonies et de faire « l'éducation coloniale ». Dans ce but, l'agence effectue une série de clichés en Martinique entre les années 1920-1950 ; un fonds de 440 photographies est consultable sur la base Ulysse du site des Archives nationales d'outre-mer (ANOM). On ne saurait dire si le fonds est exhaustif, mais le volume important de photographies nous éclaire sur les sujets qui intéressaient le ministère pendant cette période d'apothéose impériale. Plusieurs thèmes reviennent de manière récurrente et peuvent être classés en trois grands panels : les photographies institutionnelles matérialisant le pouvoir administratif ou religieux, les prises de vue à caractère « pittoresque » dans une volonté d'instruire la métropole sur les modes de vie aux colonies, et les photographies à caractère économique mettant en scène les ressources exploitées ou potentielles. Pour cette dernière question, il s'agit de mettre en évidence les prouesses de la technologie européenne et l'exploitation économique et commerciale de la colonie.

C'est dans ce dernier panel que se placent les cinq documents photographiques de la propriété Hayot présentés ci-après.

L'usine du Petit-Bourg

Ce corpus de photographies forme un ensemble cohérent ; il porte sur un thème commun et traite d'une même propriété : l'usine du Petit-Bourg.

Entre 1930 et 1939, cette dernière existe sous la raison sociale de *Société en commandite par actions de l'Usine du Petit-Bourg de la Rivière-Salée*. Elle avait été créée près d'un demi-siècle auparavant, sous la raison *Bougenot, Quenesson et Compagnie* dans la mouvance des créations d'usine de cette période. Jusque dans les années 1840, l'économie sucrière martiniquaise repose sur un mode de production ancien, dit du Père Labat ; toute la chaîne opératoire de la production sucrière se fait de manière autarcique au sein de la propriété agricole appelée « habitation ». Ce système montre rapidement ses limites, une révolution technique s'impose. En 1845, la première usine centrale s'implante à Fort-de-France à la Pointe-Simon. Les habitations du pourtour de la baie de Fort-de-France lui livrent par barge leurs cannes,



* Chargée de recherches à la Fondation Clément.

¹ Nicolas Bancel, Pascal Blanchard et Françoise Vergès, *La colonisation française*, Toulouse, Milan, 2007, 65 p. ; <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ark:/61561/zu841kfh>

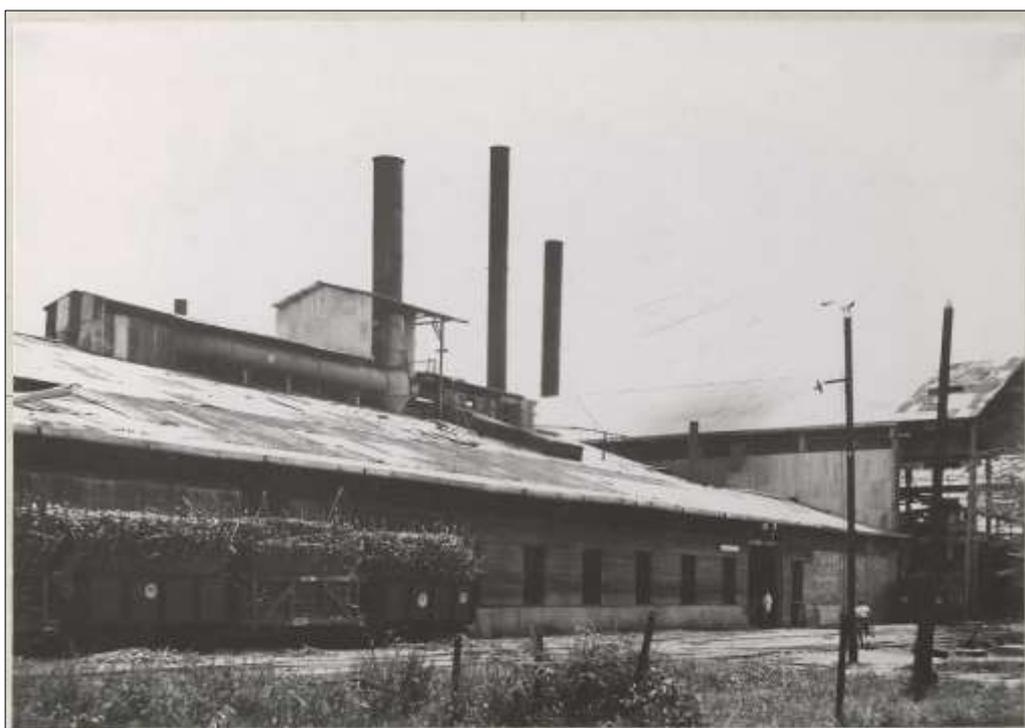
abandonnant de la sorte leurs outils de production traditionnels. Les sucriers passent ainsi du statut d'habitants sucriers à celui de simples planteurs. La création de cette première usine impulse « un mouvement de création d'usines », reflet de la transformation industrielle qui s'opère pendant une dizaine d'années sur le territoire martiniquais : 15 usines centrales sont construites entre 1868 et 1874.

L'usine du Petit-Bourg est créée en 1869 par Emile Bougenot et Joseph Quenesson, respectivement ingénieur et mécanicien de la société Cail. En la personne d'Octave Hayot, l'usine passe aux mains de la famille Hayot en 1885 et le restera jusqu'à sa fermeture définitive en 1971. Octave Hayot, grand industriel martiniquais, est à l'origine d'un ouvrage portant sur l'agriculture martiniquaise : *Matériaux pour l'histoire de la Martinique agricole*. A la fois industriel et homme de terrain, il est l'un des protagonistes de l'évolution agricole et industrielle de l'île, notamment en introduisant un système d'évaporation à « triples effets » au sein de son usine².



Photographie 1 :
*Après la coupe de la canne.
Chargement de wagons
(1930-1939)*

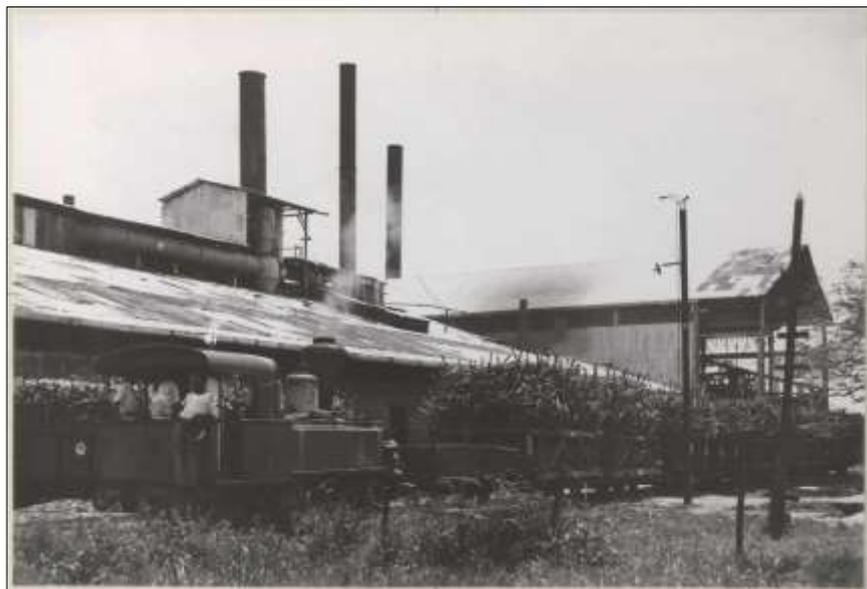
[ANOM, 30Fi147NO17,
après la coupe de la canne.
Chargement de wagons
(propriété Hayot)]



Photographie 2 :
*Wagons chargés de
canne à sucre arrivant
à l'usine du Petit-Bourg
(1930-1939)*

[ANOM, 30Fi147/49,
traitement de la canne à
sucre à la propriété
Hayot]

² Emile Hayot, *Généalogie de la famille Hayot*, s.l., vol. 2, p. 90.



Photographie 3 :
*Arrivée de la locomotive à l'usine de
Petit-Bourg (1930-1939)*

[ANOM, 30 Fi147/42, traitement de la
canne à sucre à la propriété Hayot.]

Photographie 4 :
*Les arimeurs [sic] de sucre de
l'usine du Petit-Bourg (1930-
1939)*

[ANOM, 30Fi147/51, le
traitement de la canne à sucre à
la propriété Hayot.]

Arimeur = chargeur, docker



Photographie 5 :
*Chargement de sucre d'une péniche
de l'usine du Petit-Bourg (propriété
Hayot)*

[ANOM, 30Fi147/56, chargement de
sucre d'une péniche de l'usine du Petit-
Bourg, 1930-1939]

Des représentations lacunaires du travail et des travailleurs

A travers les cinq clichés ci-dessus, l'Agence générale des colonies fixe ce qu'elle appelle la « propriété Hayot ». Avec l'apparition des usines centrales, les Hayot se sont montrés de fins stratèges dans l'industrialisation, de telle sorte qu'en 1877 ils sont à la tête d'une des deux usines de la plaine de Rivière-Salée et d'une grande partie des terres y étant attachées³. Ces photographies apportent un éclairage sur les différentes étapes de l'exploitation cannière et sucrière dans la plaine de Rivière-Salée, à la Martinique, durant le second quart du XX^e siècle. On perçoit ainsi ce qui est digne d'être montré, et ce qui intéresse dans l'appréhension de la principale activité agricole de l'île. Ces images nous renseignent sur le transport et le traitement de la canne, puis sur la logistique de l'industrie sucrière. On a ainsi l'impression de cerner les différentes étapes de la fabrication du sucre, des champs de cannes jusqu'à l'expédition. Néanmoins, la question du travail paraît évacuée. Ni la coupe de la canne, ni le raffinage du sucre au sein de l'usine, n'apparaissent. Le photographe qui œuvre pour l'Agence générale des colonies vise à prendre sur le vif la principale activité économique qui fait encore la richesse de l'île. À l'évidence le travail harassant fait partie des zones d'ombre de cette série de clichés qui répondent à une demande de l'Agence générale des colonies aux enjeux essentiellement économiques. L'individu à travers la figure du colonisé ne constitue pas une priorité en soi dans un territoire où

l'abolition de l'esclavage n'est guère éloignée dans le temps. Par un jeu de pose et de couleur, les hommes mis en scène sont clairement sublimés. L'organisation en pyramide des arrimeurs, leur pose, ainsi que la nudité de leur corps, valorisent le groupe de travailleurs indépendamment de leur activité et du travail effectué. On retrouve là le même état d'esprit que dans les cartes postales du début du siècle. De 1900 à 1920, âge d'or de ce support, toutes sortes de petits métiers sont mis en scène. Les petites gens de la ville sont alors représentés de manière folklorique avec leur attribut de travail⁴.

À la campagne, les travaux des champs sont plus difficiles à valoriser. La carte postale, pas plus que les photographies effectuées par l'agence, fige très rarement la campagne, si ce n'est pour valoriser les cultures des champs. Dans le fonds photographies, bien plus que la main-d'œuvre ce sont les moyens de transport, notamment les chemins de fer, qui sont mis en valeur. Ceux-ci sont implantés avec l'émergence des usines centrales, celle du Lareinty notamment, dans la plaine du Lamentin, au cours des années 1860. Plusieurs systèmes de réseaux sont installés sur le territoire martiniquais pour le transport de la canne, des champs à l'usine, et de l'usine à l'embarcadère. Chaque voie de chemin de fer est posée afin de satisfaire les besoins de l'usine ; les réseaux sont de ce fait indépendants et ne communiquent pas entre eux. On estime à 250 km la



Photographie 6 :
Jeune marchand de balais
(premier quart du XX^e siècle)

[Fondation Clément, fonds de cartes postales, F014.03.253]

³ Pour plus de précisions sur ce sujet se référer à l'article de Florent Plasse, "La « guerre du sucre » dans la baie de Fort-de-France (1868-1877) ou la conquête de la technologie sucrière par les Martiniquais", dans *Le sucre, de l'antiquité à son destin antillais*, Paris, CTHS, 2000, p. 161-173.

⁴ Dans le registre des petits métiers immortalisés par les cartes postales, c'est avant tout le petit négoce qui est mis en avant : la marchande de corossol, de coco à l'eau, de sorbets, de lait, d'oranges, d'accras, d'écrevisses, de tablettes coco, le marchand de « terraille » (terre cuite), de vannerie. D'autres petites activités sont aussi mises en scène, notamment le service de tinettes, les balayeurs, etc.

longueur totale des chemins de fer martiniquais en 1900⁵.

La première photographie met en évidence les hommes transférant les piles de cannes d'un camion à un wagon ; elle révèle ainsi l'amélioration technique des moyens de transport à cette époque. Aux XVII^e, XVIII^e, et dans la première moitié du XIX^e siècle, les cannes étaient acheminées d'un point à un autre sur des cabrouets, de grosses charrettes attelées par des bêtes de somme. Ici, la présence du camion est significative de l'avancée technologique.



La série photographique étudiée met donc l'accent sur les modes de transports utilisés au sein des usines à sucre en Martinique. La canne est acheminée par wagons jusqu'à l'usine de Petit-Bourg qui fonctionne au charbon, lui aussi transporté par voie ferrée du bateau à l'usine. Le chemin de fer a plusieurs vocations ; il relie l'usine au territoire intérieur cannier, il l'ouvre vers l'extérieur en lui offrant des débouchés sur la mer. Le charbon arrive de métropole sur les cargos de la Compagnie Générale Transatlantique qui décharge ses cargaisons de charbon à Fort-de-France. Les usines s'approvisionnent ensuite indépendamment par le biais de bateaux à vapeur remplis par des charbonnières.

Le travail de ces dernières est difficile et mal payé. Les administrateurs d'usines sont sans cesse obligés d'augmenter leur salaire pour parvenir à trouver des travailleuses. Selon une missive datée de 1928, le salaire quotidien des ouvrières sarcleuses oscille entre 12 et 14 francs, alors que les charbonnières gagnent péniblement 8 à 9 francs (après augmentation de 20 %) pour le transport de charbon⁶. Or, le sarcler est le moins bien rémunéré des ouvriers agricoles des champs⁷. On comprend alors la difficulté de trouver des charbonniers à une période où les revendications salariales sont latentes. A la campagne, les salaires des ouvriers sont fixés par le syndicat des planteurs et manipulateurs de la canne, les planteurs s'engageant alors à ne pas les changer. Des règlements de compte houleux peuvent intervenir entre planteurs ou usiniers, lorsque l'un d'entre eux s'avise d'augmenter les salaires pour terminer plus rapidement sa récolte⁸.

Sur la photographie 5, les sacs de sucre sont arrimés sur les chalands de l'usine en direction de Fort-de-France. Au XX^e siècle, la répartition des chargements en rhum et sucre des navires, à destination des ports métropolitains, est gérée par le directeur des contributions indirectes. La répartition de fret se fait par son intermédiaire. Les usiniers s'engagent auprès du contrôleur à charger un quota de rhum ou de sucre dans chacun des navires proposés au chargement⁹.

À la fin du XIX^e siècle, les contrats étaient passés directement entre le capitaine de navire et les administrateurs des usines. Un contrat sous seing privé, daté de 1883, passé entre M. Fleuriot, capitaine de navire, et M. Bougenot, administrateur et gérant des usines de la Rivière-Salée et du Petit-Bourg, montre que le chargement se faisait directement de l'embarcadère des usines sur des navires qui réservaient l'intégralité de leur fret aux usines contractantes. La marchandise était livrée principalement en boucauts (barrique de 114 gallons soit environ 392 litres), bien que quelques sacs complètent la cargaison ; l'affréteur réclamait d'ailleurs que ces derniers ne soient pas utilisés pour boucher d'éventuels trous du navire. Trente jours ouvrables étaient accordés par l'affréteur pour le chargement du navire. Le gabarage (le chargement des sacs de sucre dans les

⁵ Emile Eadie, *Émile Bougenot : Sucre et industrialisation à la Martinique de 1860 à nos jours*, s.l., Pierre-Jacquens Couta-Editeur, 1997, p.108.

⁶ Fonds Emile Hayot, F010.0092, carton 13, lettre de Joseph Hayot à Saint-Michel Hayot, le 17 août 1928.

⁷ La question des salaires est difficile à cerner, de par l'hétérogénéité des prix recensés dans différentes sources. Les sources utilisées par Édouard de Lépine donnent des salaires ouvriers variant du simple au double, de 8 à 15 francs par jour en fonction de l'habitation en janvier 1935 (*La crise de février 1935 à la Martinique*, Paris, L'Harmattan, 1980, p. 49).

⁸ Fonds Emile Hayot, F010.0092, carton 13, lettre de Saint-Michel Hayot à M. Desgrottes, le 17 mai 1927.

⁹ Fondation Clément, F004/2C6, contributions indirectes.

gabares) restait à la charge du navire, mais l'affrèteur s'engageait à fournir les moyens de transport à bord au prix de 1,2 franc par boucaut, 35 centimes par quart, et 2,5 francs par tonneau pour les sacs¹⁰.

Avant la Grande Guerre, plusieurs compagnies se disputent le transport des productions locales. À partir des années 1930, ces derniers se font presque exclusivement par les cargos et les courriers de la Compagnie Générale Transatlantique qui centralise les productions à Fort-de-France ; mais il arrive parfois que les cargos se rendent à proximité des usines productrices¹¹.

*
* *

Si les représentations des situations coloniales africaines « *plantent dans le cadre colonial (...) des acteurs aux rôles bien définis : le Blanc maître d'une société africaine encadrée, en partie, par quelques Noirs plus ou moins « lettrés »* »¹², en Martinique, le propriétaire dans son rôle de patron d'usines est très peu photographié. Même si le corpus iconographique étudié tient un rôle de relais essentiel d'informations sur la culture coloniale, la réalité sociale est difficilement cernable par ce biais. Les disparités sociales sont ici évacuées ; la population locale ne constitue nullement un objet d'étude pour l'Agence générale des colonies. La représentation de l'industriel blanc au côté de son ouvrier de couleur serait de mauvais goût dans une société où la période esclavagiste, pas encore si éloignée, est encore bien présente en mémoire. Les clichés de photographes autodidactes de la même période sont bien plus révélateurs. Ethnographes pour la plupart, ils portent un tout autre regard sur les hommes ; c'est le cas de Pierre Verger qui effectue plusieurs séries de clichés en Martinique, entre 1932 et 1936. De la même manière, la condition socio-économique de la population martiniquaise est davantage mise en avant avec l'essor du courant humaniste auquel appartient Denise Colomb, mandatée par Aimé Césaire pour réaliser un reportage photographique dans les premières années de la départementalisation.

¹⁰ Fonds Emile Hayot, F010.0049, carton 6, dossier [Octave Hayot], contrat passé sous seing privé pour le transport des sucres des usines de Petit-Bourg et de Rivière Salée, le 28 mars 1883.

¹¹ David Kervegan, *L'industrie rhumière à la Martinique*, Fort-de-France, Impr. du Gouvernement (Fort-de-France), 1933, p. 69.

¹² Alain Tirefort, "Ivoiriens en images : la carte postale du premier quart du vingtième siècle", *Bulletin n° 39*, I&M, p. 29.