

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La puissance maritime*

Il Boissarie – 979-10-231-1863-6



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
  29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
    28. *Sortir de la guerre sur mer*
      27. *Mer et techniques*
  26. *Financer l'entreprise maritime*
    25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
    21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
  19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
    16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
    14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
  - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
    9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
      8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
        7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
          6. *Les Français dans le Pacifique*
        5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
        4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
          - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
        1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

**Revue  
d'histoire  
maritime**

**16**

**La puissance navale**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5
- II Martin – 979-10-231-1861-2
- II Sadania – 979-10-231-1862-9
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6**
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

Éditorial .....	5
Jean-Pierre Poussou .....	

## LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier.....	9
--	---

### NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin .....	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau .....	51
---	----

### LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy .....	67
--	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier .....	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille .....	119
---	-----

### COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar .....	153
---	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI <sup>e</sup> siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

<b>Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne</b>	
Pierre Journoud .....	187

## UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

<b>Présentation</b>	
Jean-Pierre Poussou.....	206
<b>Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv<sup>e</sup> siècle-début xviii<sup>e</sup> siècle)</b>	
Katherine Dana .....	207
<b>La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté</b>	
Marion Tanguy.....	209
<b>Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815</b>	
Michel Aumont.....	225
<b>Rochefort et les colonies au xviii<sup>e</sup> siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux</b>	
Sébastien Martin .....	235
<b>Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx<sup>e</sup> siècle</b>	
Marine Sadania.....	239
<b>Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix<sup>e</sup> siècle aux années 1950</b>	
Delphine Boissarie.....	251
<b>L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx<sup>e</sup> siècle</b>	
Henri Moulinier.....	263
<b>Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches</b>	
Justin Lecarpentier.....	275

## VARIA

<b>Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii<sup>e</sup> siècle</b>	
Sébastien Martin .....	287

## CHRONIQUE

<b>Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)</b>	
Jean-Pierre Poussou.....	305
<b>Comptes rendus.....</b>	<b>311</b>

Une jeune histoire maritime





LES BORDELAIS DU BOUT DU MONDE :  
DEUX DYNASTIES DU GRAND COMMERCE DE L'OUTRE-  
MER, LES DENIS ET LES BALLANDE, ENTRE INDOCHINE ET  
OCÉANIE, TRAJECTOIRES CROISÉES,  
DU DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE AUX ANNÉES 1950

*Delphine Boissarie*

*Doctorante,*

*Centre des mondes modernes et contemporains,  
Université Michel-de-Montaigne, Bordeaux III*

« L'histoire du négoce ne se confond pas avec celle des ports d'où il est originaire et même où les maisons de commerce ont leur siège, elle est par nature cosmopolite », souligne Paul Butel dans son ouvrage sur les dynasties bordelaises<sup>1</sup>. De la même manière, il pourrait sembler quelque peu artificiel de souligner à nouveau l'identité bordelaise du groupe Ballande et du groupe Denis car, aujourd'hui, la diversité de leurs territoires d'implantation et de leurs activités en font des multinationales ; et c'est bien ainsi que ces entreprises familiales centenaires comptent aborder le XXI<sup>e</sup> siècle, dans un esprit global. La maison *Denis Frères*, fondée en 1862 à Saïgon par quatre frères bordelais, qui est devenue aujourd'hui une *holding* domiciliée en Suisse, présente en Amérique du Nord, en Australie, en Asie du Sud-Est, dans l'océan Indien, en Europe, s'appête à fêter son cent cinquantième anniversaire<sup>2</sup>. De son côté, la famille Ballande vient d'être classée par l'hebdomadaire *Challenges* au 224<sup>e</sup> rang des fortunes de France, et le chiffre d'affaires du groupe, déployé depuis la Nouvelle-Calédonie vers le Vanuatu, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Hong-Kong et la Polynésie, est estimé à 300 millions d'euros<sup>3</sup>.

Néanmoins, dans la mémoire du Port de la Lune, les Denis et les Ballande demeurent des représentants du rayonnement commercial du port aquitain à l'époque coloniale. Notre propos soulignera la coïncidence de leur rythme

1 Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises. Splendeur, déclin et renouveau*, Paris, Perrin, 2008, p. 271

2 <[www.denisfreres.com](http://www.denisfreres.com)>.

3 « Fortunes de France », *Challenges*, 12 juillet 2012, article en ligne, consulté le 15 juillet 2012, <[www.challenges.fr/classements/fortune/fiche/louis-ballande-et-sa-famille;2254.html](http://www.challenges.fr/classements/fortune/fiche/louis-ballande-et-sa-famille;2254.html)>.

dynastique, invitant au-delà à s'interroger sur la constitution d'un groupe colonial bordelais. Leur expérience du trafic cap-hornier, dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, forge sans doute leur modèle d'organisation initiale, puis leur identité coloniale les rapproche, à Bordeaux d'abord, au niveau impérial ensuite.

## DEUX TRAJECTOIRES PARALLÈLES : ÉTIENNE DENIS ET ARMAND-LOUIS BALLANDE SUR LA ROUTE DES CAP-HORNIERS

252

Le continent latino-américain, débarrassé de la tutelle ibérique et de son monopole commercial dans les années 1820, intéresse beaucoup les négociants bordelais, privés désormais de Saint-Domingue et des flux générés par la traite négrière, devenue illégale. Bordeaux est alors en concurrence avec le Havre, plus proche des marchés de l'Europe du Nord et de la région parisienne, qui prend d'ailleurs rapidement la première place dans le trafic cap-hornier<sup>4</sup>. À partir des années 1830-1840, ce commerce s'intensifie : les sels, les vins du Bordelais, les produits manufacturés sont échangés contre le guano, utilisé pour amender les terres agricoles européennes, le salpêtre, qui entre dans la fabrication des poudres et explosifs, les bois, le blé et aussi les métaux comme le cuivre, en provenance du Chili<sup>5</sup>. Étienne Denis (1800-1879), jeune capitaine au long cours<sup>6</sup>, est intégré dès 1830 à ces flux commerciaux comme subrécargue<sup>7</sup> du *Henriette*, brick de 180 tonneaux des armateurs Villeneuve et Lesserde, sur la route du Chili et du Pérou. Le Sud-Ouest aquitain fournit à cette époque de nombreux candidats à l'émigration pour l'Amérique latine, à destination de l'Uruguay, de l'Argentine, du Mexique, du Chili, et dans une moindre mesure du Pérou<sup>8</sup>. Les futurs beaux-frères du capitaine Denis, Eugène et Isidore Lemonon, sont

4 Bruno Marnot, « Les ports français et le Pacifique au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire maritime*, n°6, 2005, p. 49-72.

5 La valeur des exportations entre la France et le Chili double entre 1827 et 1837, et triple dans le sens inverse : Bruno Marnot, « Les ports français et le Pacifique au XIX<sup>e</sup> siècle », art. cit., p. 52.

6 Il a déjà navigué sur les routes de l'Inde, du Sénégal et de la Floride lorsqu'il obtient son brevet de capitaine en 1826, voir Étienne Denis, *Bordeaux et la Cochinchine sous la Restauration et le Second Empire*, Bordeaux, Delmas, 1965.

7 Ce terme, hérité de l'espagnol *sobrecargo*, signifie qu'il est responsable à la fois de la gestion du navire, en tant que capitaine au long cours, mais aussi des opérations de commerce à terre, et de tout ce qui a trait à la cargaison.

8 Pascal Riviale, « Reconstituer l'histoire de l'émigration française au Pérou au XIX<sup>e</sup> siècle. Les sources en question », EHESS, 2005, article en ligne, consulté le 30 juin 2012. - Voir <[www.ehess.fr/cena/colloques/2005:français/riviale.pdf](http://www.ehess.fr/cena/colloques/2005:français/riviale.pdf)>. - L'auteur indique que sur 2693 Français recensés à Lima en 1857, un tiers d'entre eux sont originaires de l'Aquitaine.

partis tenter leur chance comme confiseurs-liquoristes au Mexique en 1831<sup>9</sup>, tandis que d'autres émigrés girondins développent des exploitations viticoles au Chili et en Argentine, à l'aide de cépages directement importés de Bordeaux<sup>10</sup>. En 1835, après un voyage à Singapour, Étienne Denis, qui connaît également les routes de l'Inde, du Sénégal et de la Floride, prend le commandement du *Courrier de la Guayra*, trois-mâts de 160 tonneaux, armé par la maison Balguerie et Sarget pour l'île de O'Tahiti<sup>11</sup>. Il collecte à ce moment-là des contacts et des informations qui s'avéreront utiles lorsqu'il s'intéressera à l'ouverture commerciale de l'Asie.

Pour l'heure, l'Amérique latine attire le jeune capitaine ; c'est sans doute Antoine Deroche, cousin de son épouse, établi au Brésil depuis 1827, qui l'accueille lorsqu'il débute un négoce pour son compte à Rio de Janeiro, en 1838. La même année, Armand-Louis Ballande, fils de marchands drapiers installés sur les Fossés du Chapeau Rouge à Bordeaux, s'embarque à l'âge de 21 ans pour le Chili et y entreprend quelques affaires, avant de rejoindre la maison Le Quellec en 1843<sup>12</sup>. Le début de la « ruée vers l'or » en Californie, en 1848, donne une nouvelle impulsion au trafic maritime entre l'Europe et les côtes pacifiques de l'Amérique latine, au profit notamment des compagnies qui arment les fameux cap-horniers. Le jeune Ballande détient alors un sixième des parts de la compagnie de voiliers que le capitaine Ange-Casimir Le Quellec et son agent Antoine Dominique Bordes, également bordelais et du même âge qu'Armand-Louis, ont fondé pour assurer la liaison Bordeaux – Valparaiso<sup>13</sup>. Jusqu'à l'ouverture du canal de Panama en 1914, la route du Chili et du Pérou reste l'apanage de la marine à voile qui seule réunit les conditions techniques permettant le franchissement du redoutable cap. Les traversées sont longues<sup>14</sup> et périlleuses, notamment au passage du cap Horn, où les eaux du Pacifique se déchainent à la rencontre de celles de l'Atlantique, interdisant l'accès aux vapeurs. Étienne Denis fait partie de ces capitaines habitués à naviguer dans la zone des « quarantièmes rugissants » ; il a repris du service pour l'armateur Chaîne, pour lequel il commande entre 1840 et 1846 *Le Superbe*, un voilier de 600 tonneaux reliant Bordeaux au Pérou. Il cesse ensuite définitivement de

9 Archives départementales de la Gironde (ensuite ADG), 4 M 711/105-106, passeports de François Eugène Lemonon et de François Isidore Lemonon en 1831.

10 Philippe Roudié, « Bordeaux, port d'émigration lointaine (1865-1918) », dans *Revue historique de Bordeaux*, XXX, 1984, p. 157-188.

11 Étienne Denis, *Bordeaux et la Cochinchine*, op. cit.

12 Ange-Casimir Le Quellec, avant de devenir armateur, était capitaine au long cours.

13 Jean-Paul Avisseau, « Les établissements Ballande et la Nouvelle Calédonie », *Actes de la Société des Sciences, Belles Lettres et Arts de Bordeaux*, 1996, t. XXI, p. 229-237.

14 Il faut une centaine de jours pour atteindre Valparaiso depuis Bordeaux.

naviguer pour se lancer à nouveau dans les affaires, à Valparaiso, Callao, Buenos Aires, comme associé de son beau-père, Antoine Lemonon<sup>15</sup>.

Mais, entre 1856 et 1859, les deux négociants se retirent des réseaux latino-américains : Ballande liquide ses parts chez Le Quellec et Bordes pour s'établir négociant-armateur à Bordeaux, tandis qu'Étienne Denis se désengage lui aussi progressivement de l'Amérique latine à la suite de la faillite de ses correspondants de Callao. L'instabilité politique du Pérou, l'achèvement de la « ruée vers l'or » californienne, l'approche de la soixantaine peuvent expliquer la réorientation des activités d'Étienne Denis. En revanche, il est plus difficile de saisir les motivations d'Armand-Louis Ballande malgré, il est vrai, la dégradation de la situation économique au Chili en 1858. Peut-être un manque de perspective personnelle au sein de l'armement l'encourage-t-il à se mettre à son compte car Bordes a décidé en 1859 de quitter la direction de la Compagnie générale maritime pour gérer lui-même le comptoir de Valparaiso. Ballande vient aussi d'épouser Fanny Cadilhon, en 1852, et ce retour à Bordeaux le rapproche de sa jeune famille, ses fils étant nés, André en 1857, et Maurice en 1859.

254

La pratique du commerce sur les côtes pacifiques de l'Amérique latine a cependant fourni trois atouts d'importance aux deux Bordelais : ils disposent désormais d'un capital à réinvestir, d'une solide expérience et d'un bon réseau métropolitain et ultramarin. Ballande conserve, par exemple, d'excellentes relations avec Bordes. Parmi les candidats pour l'Asie et l'Océanie, Denis et Ballande semblent d'ailleurs être les seuls à bénéficier d'une pratique du négoce cap-hornier<sup>16</sup>. Elle leur donne peut-être une façon similaire de lire leur nouvel espace commercial ; ils ont déjà pu observer les méthodes espagnoles, britanniques et américaines, et connaissent la puissance de cette concurrence. Malgré tout, Denis et Ballande ne travaillent pas de la même manière. Le capitaine montre l'importance qu'il accorde à un modèle de réussite familiale, sollicitant à chaque entreprise le concours de sa belle-famille et restant attentif à créer grâce à celui-ci un maillage efficace de son espace commercial. Ballande, quant à lui, est plus marqué par le modèle de développement de son ami Bordes et cherche peu ou prou à reproduire son succès en Océanie.

---

15 Antoine Bernard Lemonon, apparaît comme « propriétaire » au contrat de mariage de sa fille Luce-Eugénie avec le capitaine Denis, en 1832. Il vient de faire construire deux immeubles rue de la Taupe (actuellement rue Lafaurie de Montbadon), à Bordeaux, et perçoit les loyers de deux autres maisons : ADG, 3Q340, vol. 27, contrat de mariage d'Étienne Denis et de Luce (Eugénie) Lemonon, 26 mars 1832 ; ADG, 3 E 31844, succession d'Eugénie Lemonon, 13 juin 1892

16 L'Amérique latine intéressa cependant d'autres « coloniaux » bordelais : en 1865, Joseph Maurel, un des membres de cette famille implantée au Sénégal, partit pour l'Argentine pour tenter d'y établir un commerce de commission : Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises...*, *op. cit.*, p. 276

Les Denis et les Ballande, en devenant armateurs, reprennent la plus ancienne tradition de Bordeaux, port tourné vers les espaces maritimes lointains. Leurs noms, aux côtés de ceux de Maurel, Prom, Vézia, Devès, Tandonnet, Buhan, Blanchy, Faure, etc. marquent le rayonnement commercial et maritime de Bordeaux aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, notamment dans les colonies. Les historiens n'ont pas encore étudié de manière spécifique ce groupe des « coloniaux » bordelais, laissant de côté, peut-être, des synergies insoupçonnées, des sociabilités particulières. Le seul ouvrage de référence sur l'identité coloniale du négoce bordelais reste la thèse d'une historienne américaine de la fin des années 1970, Joan Droedge Casey, qui soutient l'existence d'un « milieu colonial bordelais » avec ses spécificités, et met en valeur son poids très important au sein de la municipalité<sup>17</sup>. Pour autant, lorsque l'on consulte Paul Butel, les dynasties négociantes du vin et des outre-mers girondins ne sont pas deux groupes si distincts que cela. La plupart des représentants du négoce colonial investissent à terme dans le vignoble, sorte de « savonnette à vilains » locale, et les Denis, comme les Ballande, ne font pas exception à la règle<sup>18</sup>. C'est grâce à Yves Péhaut et à Hubert Bonin que l'on connaît mieux les ultramarins bordelais, en particulier le groupe dit des « Sénégalais », spécialisés dans le commerce de l'arachide et l'industrie des oléagineux<sup>19</sup>. Cependant, au sein de ces coloniaux, les « Indochinois » Denis, tout comme les « Néo-calédoniens » Ballande, apparaissent moins étudiés<sup>20</sup>. C'est cette lacune relative dans la connaissance des élites bordelaises en relation avec le monde colonial, que notre thèse s'efforce

17 Joan Droedge Casey, *Bordeaux, Colonial Port of Nineteenth Century France*, New York, Arno Press, 1981.

18 Achat du Château Baret (Villeneuve-d'Ornon) par les Ballande au début du XX<sup>e</sup> siècle, achat de Château Chênevert (Mérignac), appartenant aux Frères des Écoles chrétiennes, par Alphonse Denis (1849-1933) dans les années 1920.

19 Hubert Bonin, « Construction d'un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin », dans Hubert Bonin, Catherine Hodeir, Jean-François Klein (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1970) : groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'empire*, Paris, SFHOM, 2008, pp. 243-274, et, dans le même ouvrage, Yves Péhaut, « Le réseau d'influence bordelais : la « doyenne » Maurel et Prom jusqu'en 1914 », p. 225-242. - À noter aussi : Séverine Pacteau de Luze, *La Maison Maurel et Prom 1828-1870*, mémoire de maîtrise, Université de Bordeaux III, 1965. *Maurel et Prom* est aujourd'hui un opérateur pétrolier et gazier en Afrique et Amérique latine : <www.maureletprom.fr>.

20 Deux ouvrages s'intéressent en particulier au parcours des Denis en Extrême-Orient : Étienne Denis, *Bordeaux et la Cochinchine*, op. cit., et Kham Vorapeth, *Commerce et colonisation en Indochine, 1860-1945*, Paris, Les Indes savantes, 2004. Cependant, si Étienne Denis montre bien le dynamisme du groupe des Bordelais en Cochinchine, aucun des deux auteurs ne s'intéresse au réseau bordelais et métropolitain de la société *Denis Frères*.

notamment de combler<sup>21</sup>. Notre travail initial concerne exclusivement la maison *Denis Frères*, en s'appuyant sur les archives conservées à la fois par la famille et par l'entreprise<sup>22</sup>, mais la coïncidence des parcours, la proximité des profils des entreprises Denis et Ballande invitent l'historien à les rapprocher, non pour les comparer l'une à l'autre, mais pour tenter d'en dégager des caractéristiques communes et d'en étudier les interactions, notamment impériales.

256

Pour les Denis, il s'agit de retisser les liens créés par les armateurs bordelais Balguerie, Sarget et Philippon sur les côtes indochinoises, à la fin du règne de l'empereur Gia Long<sup>23</sup>. L'avènement de Minh Mang en 1820 avait coupé net ces premières relations commerciales avec l'empire vietnamien, car le nouveau souverain ne souhaitait pas favoriser le développement de l'influence européenne, en particulier le christianisme. En 1858, par le traité de Tianjin, qui annonce la fin de la seconde guerre de l'opium (1856-1860), la France et le Royaume-Uni forcent la Chine à s'ouvrir davantage au commerce européen, désormais autorisé dans dix ports supplémentaires<sup>24</sup>. Dans le même temps, les Français prennent pied en Cochinchine, espérant transformer le port de Saïgon en un riche *emporium*, sur le modèle de Singapour et du jeune port britannique de Hong-Kong, qui ont su tous deux attirer et fixer les commerçants chinois, et par là même les flux du commerce régional et international. L'empereur vietnamien Tu Duc ne parvient pas à repousser l'invasion et se résout le 5 juin 1862 à reconnaître l'occupation des provinces de Gia-dinh, Bien-hoa et Mytho. Étienne Denis suit de très près ces développements puis engage ses fils et ses capitaux dans la fondation de la maison *Denis Frères* à Saïgon, en décembre de la même année. Les frères Denis<sup>25</sup>

21 Delphine Boissarie, *La Maison Denis Frères. Les trajectoires d'un réseau commercial, économique et social entre Bordeaux et l'Extrême-Orient (1862-1954)*, thèse de doctorat en histoire de l'université Michel-de-Montaigne-Bordeaux 3, sous la direction de Christophe Bouneau, en cours d'écriture.

22 Papiers personnels d'Étienne Denis (1889-1962) et 600 volumes d'archives de la maison *Denis Frères*, grâce à l'aimable autorisation d'Alphonse Denis, de Daniel Denis (son fils) et de leurs cousins. Les archives anciennes des Ballande, quant à elles, ont été brûlées en 1940 par les troupes d'occupation qui avaient installé la *Stadtkommandantur* de Bordeaux dans l'hôtel Ballande, 15 place Pey Berland : cf. Jean Paul Avisseau, « Les établissements Ballande et la Nouvelle Calédonie », art. cit.

23 Pierre de Joinville, *L'Armateur Balguerie Stuttenberg et son œuvre*, Paris, Champion, 1914. - Gia Long, fondateur de la dynastie impériale des Nguyen, devait son trône à l'aide de quelques officiers français et avait donc autorisé les navires bordelais *La Paix* et *Henriette* à trafiquer sur les côtes indochinoises.

24 En 1842, à la fin de la première guerre de l'opium (1839-1842), le Royaume-Uni avait obtenu la concession de Hong-Kong et l'ouverture de Canton, Amoy, Fuzhou, Ningbo, Shanghai.

25 Étienne Denis et Luce Lemonon avaient quatre fils : Alfred (1834-1875), Émile (1835-1894), Gustave (1837-1904) et Alphonse (1849-1933). Alphonse intégra la maison en 1869 et en assumait la direction après le décès de ses frères.

se spécialisent dans le commerce maritime et la consignation de navires. Gustave (1837-1904), capitaine au long cours comme son père et son frère aîné Alfred (1834-1875), commande en mer de Chine le brick-goélette de 227 tonneaux, nommé *La Mouette*, qu'Étienne a fait construire par les chantiers girondins *P. Charron Jeune*. Pendant ce temps Émile (1835-1894), qui a acquis une formation commerciale chez *Eymond et Henry*<sup>26</sup> à Bordeaux, prépare les cargaisons et gère les ventes sur le marché de Saïgon, tout en restant en contact avec Alfred, chargé de surveiller le cours des riz, à Hong-Kong. Étienne Denis s'occupe pour eux des clients et fournisseurs en métropole, depuis Bordeaux. Le quadrillage régional des frères Denis, dont les compétences se complètent, assure la pertinence et la qualité de leurs premières affaires, synergie qu'ils doivent autant à l'intuition de leur jeunesse qu'à l'expérience partagée de leur père. Comme en Amérique latine, les Denis s'attachent à développer un réseau local et surveillent personnellement leur négoce. De son côté, Armand-Louis Ballande, devenu armateur, est à la tête d'une flotte d'une douzaine de trois-mâts qui naviguent entre Bordeaux, la Polynésie, le Chili... et la Nouvelle-Calédonie, possession française depuis 1853. En 1864, l'île, dont le problème récurrent est le manque de main-d'œuvre, devient une terre de relégation pour les condamnés de droit commun, avec obligation pour eux, une fois libres, de demeurer sur place pour un temps au moins égal à la durée de leur peine. Les difficultés de recrutement de travailleurs sont ainsi partiellement réglées, mais bientôt l'exploitation des mines de nickel, ou garniériste, découvertes par Jules Garnier en 1863<sup>27</sup>, exigent davantage d'ouvriers. Le nom de Ballande « résume [alors] à lui seul l'histoire du pays, celle de la mine et des premiers hauts fourneaux, celle des grands navires de commerce, des petites épiceries de brousse, du colportage par terre et par mer »<sup>28</sup>. Ballande a en effet décidé de se spécialiser dans le commerce maritime du Pacifique et soumissionne, avec Bordeaux pour point de départ, pour le transport régulier des passagers, vivres et matériel pendant trois ans, à compter de 1866, entre la métropole et les colonies de Tahiti et de la Nouvelle-Calédonie. Ses navires touchent Port-de-France, qui devient ensuite Nouméa, dès 1863, et évoluent ensuite entre le Chili, l'Australie, la Polynésie, l'Indochine, etc. À Bordeaux, les Denis et les Ballande ne sont plus seulement des négociants-armateurs : ils sont devenus des représentants du négoce colonial.

26 La maison *Eymond et Henry*, qui avait son siège place de la Bourse, à Bordeaux, avait notamment créé en 1854 une ligne de voiliers Bordeaux-Hong-Kong, avec départ tous les 45 jours.

27 Jules Garnier (1839-1904), ingénieur des Mines envoyé en mission d'exploration en Nouvelle-Calédonie par le ministre de la Marine, le marquis de Chasseloup-Laubat, en 1863, y découvre des gisements d'un minerai à haute teneur en nickel, qui prit le nom de garniériste.

28 Anne Pitoiset, « Les 50 qui font bouger la Nouvelle-Calédonie », *L'Express*, vie économique, dossier spécial, 10 mai 2001, consulté le 13 juillet 2012, <[www.lexpress.fr/informations/vie-economique\\_642326.html](http://www.lexpress.fr/informations/vie-economique_642326.html)>.

Dans les années 1880, un changement de génération s'opère dans les deux familles ; les enfants Denis et Ballande héritent de leurs pères respectifs<sup>29</sup> et fortifient les affaires familiales, avec de nouveaux enjeux en perspective : la colonisation du Tonkin, le commerce et l'industrie du riz pour les Denis, le passage de la flotte des *Voiliers de Nouméa* à la vapeur et l'investissement progressif dans l'extraction et l'industrie du nickel pour André Ballande<sup>30</sup> (1857-1936). Les héritiers sont désormais bien identifiés comme représentants du commerce colonial, notamment grâce à leur active implication dans la vie publique, aussi bien en métropole que dans leurs colonies respectives. À Saïgon, les frères Denis se succèdent au conseil municipal, à la présidence du tribunal de commerce, à la présidence de la chambre de commerce, puis à Bordeaux à la chambre de commerce et au tribunal de commerce. De la même manière, André Ballande est lui aussi un exemple abouti de cette participation à la vie publique : juge au tribunal de commerce de Bordeaux, membre de la chambre de commerce et du conseil municipal, à partir de 1912, il a été également adjoint au maire puis député de la Gironde de 1902 à 1924, comme républicain progressiste, effectuant cinq mandats successifs<sup>31</sup>. En outre, Alphonse Denis (1849-1933) et André Ballande, qui n'ont que 8 ans de différence, se connaissent depuis longtemps et se croisent à la chambre de commerce de Bordeaux. En 1893, ils font partie tous deux, avec les Maurel, des fondateurs du comité de l'*Union coloniale française*. Soutiens de la colonisation, promoteurs des produits coloniaux en métropole, ils surveillent de très près les modifications des tarifs douaniers. Au niveau commercial autant que social, les Denis comme les Ballande se distinguent donc par une conduite des affaires en double réseau, celui de la métropole, entre Paris, Bordeaux, Nantes, Le Havre et Marseille, et celui de la colonie. Ils font partie du patronat colonial, défendant le développement des échanges entre la métropole et leurs colonies, tout en portant sur leur territoire d'activités un « regard impérial », en recherchant l'intégration de leurs établissements aux flux régionaux de l'Asie et de l'Océanie.

### CROISEMENTS IMPÉRIAUX

Le rapprochement de leurs intérêts se fait probablement dès la fin des années 1880, avec simultanément la colonisation du Tonkin et le développement minier calédonien. Les relations commerciales entre les deux colonies ne sont cependant pas aisées : 7300 kilomètres, à vol d'oiseau, séparent Nouméa de

<sup>29</sup> Décès d'Étienne Denis en 1879, et d'Armand-Louis Ballande en 1882.

<sup>30</sup> Fondation de la société des Hauts Fourneaux à Doniando, près de Nouméa, en 1909.

<sup>31</sup> Hubert Bonin, *Bordeaux et la Gironde. Les patrons du Second Empire*, Paris, Picard, 1999.



Saïgon. Marchandises et passagers s'embarquent sur les navires des Messageries maritimes à Saïgon, font escale à Singapour, pour être transbordés sur un navire d'armement étranger, qui les dépose à Sydney, où ils peuvent à nouveau être pris en charge par les Messageries maritimes jusqu'à Nouméa. Ce double transbordement obère au début le prix de la cargaison, pour laquelle on doit s'acquitter du tarif douanier frappant les marchandises étrangères. Néanmoins, la nécessité toujours impérieuse de trouver de la main-d'œuvre pour les entreprises calédoniennes, crée le lien avec l'Indochine, et entre les Ballande et les Denis. En 1891, à l'initiative d'Évenor de Greslan<sup>32</sup> et de la maison Ballande, un premier convoi de 768 condamnés et engagés vietnamiens est débarqué sur l'île. Mais cette première tentative s'est faite sans l'aval du gouverneur général de l'Indochine qui exprime son mécontentement<sup>33</sup>. En 1895, la Nouvelle-Calédonie prend un arrêté réglementant l'engagement d'Indochinois : libre et pour 5 ans, il prévoit un rapatriement<sup>34</sup>. Par la suite, les vapeurs de la société d'armement Voiliers de Nouméa, qui devient en 1910 la Compagnie navale et commerciale d'Océanie<sup>35</sup>, assurent le transport des travailleurs, recrutés au Tonkin par les agents de la maison *Denis Frères*. Les inondations chroniques et la pauvreté qui frappent les habitants du delta du Fleuve Rouge poussent certains d'entre eux à s'engager pour la Nouvelle-Calédonie, sans garantie pour autant d'y trouver de meilleures conditions de vie et de salaire. L'association des Denis et des Ballande dans le recrutement et le transport des *chân dang*<sup>36</sup>, principalement destinés aux mines de nickel de l'île, perdure jusque dans les années 1930. Au-delà, le rapprochement des deux entreprises permet à *Denis Frères* de placer des produits divers sur le marché calédonien. D'abord le riz, base de l'alimentation des ouvriers vietnamiens, mais aussi les boissons produites par sa filiale des Brasseries et glaciers d'Indochine, ainsi que les produits européens qu'elle importe en Asie.

32 Comte Évenor de Greslan (1839-1900), né à La Réunion, colon, industriel et photographe amateur en Nouvelle-Calédonie, accompagne Jules Garnier dans sa mission d'exploration en 1866. Membre de la chambre d'agriculture de la Nouvelle-Calédonie en 1890, il se rend en mission gratuite en Indochine, à Java et Sumatra pour y étudier les techniques agricoles.

33 Jean-Marie de Lanessan, gouverneur général de l'Indochine de juin 1891 à décembre 1894.

34 Véronique Devambeze-Armand, « Les recrutements : chronologie de la main-d'œuvre immigrée sous contrat en Nouvelle-Calédonie (1869-1939) », dans Paul de Deckker (dir.), *Le Peuplement du Pacifique et de la Nouvelle Calédonie au XIX<sup>e</sup> siècle, condamnés, colons, convicts, coolies, chân dang*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 208-217.

35 La Compagnie navale et commerciale d'Océanie résulte de la fusion de la Société des Voiliers de Nouméa, filiale de la Maison Ballande, avec l'armement bordelais Tandonnet.

36 En vietnamien, *chân dang* signifie littéralement « pied engagé ». C'est le nom que s'étaient donné les engagés vietnamiens, car leur contrat, établi pour 5 ans et renouvelable une fois, les obligeait à demeurer en Nouvelle-Calédonie : Véronique Devambeze-Armand, « Les recrutements... », art. cit. Le système de l'engagement remonte au XVII<sup>e</sup> siècle, pour l'Amérique anglaise et française.

En 1922, Denis Frères et les Établissements Ballande se muent en sociétés anonymes, ce qui permet de faciliter le passage de témoin à la troisième génération dans les deux familles<sup>37</sup>. Les successeurs ont pour tâche de passer les caps difficiles de la crise des années 1930, de la seconde guerre mondiale, puis de la décolonisation<sup>38</sup>. À chacune de ces étapes, le milieu du négoce colonial bordelais resserre les rangs, et l'on semble se compter, afin de soutenir ou de racheter, le cas échéant, les branches les plus atteintes. On retrouve aujourd'hui dans les archives des Denis, par exemple, une analyse du bilan des Établissements Ballande au 30 juin 1930, au moment où ceux-ci font reprendre leurs navires de la Compagnie navale et commerciale d'Océanie par les Messageries maritimes et négocient dans le même temps avec la Banque de l'Indochine pour échelonner le paiement de leurs dettes. D'une manière générale, les intérêts des différentes familles du négoce ultramarin à Bordeaux témoignent d'un certain enchevêtrement. Le portefeuille bordelais des Ballande comporte ainsi, en 1930, 80 parts des Établissements Maurel et Prom, pour une valeur de 30 400 francs, et 20 actions dans la Compagnie de Bordeaux<sup>39</sup>, dont Étienne Denis, Roger, Paul et Lucien Maurel sont administrateurs, avec Gaston Gradis. À la même époque, un membre d'une famille d'armateurs bordelais, les Tandonnet<sup>40</sup>, est administrateur délégué dans la Compagnie navale et commerciale de l'Océanie. Il était donc naturel que ces associations négociantes débouchent un jour ou l'autre sur un mariage. En 1949, Lucienne Denis, fille d'Étienne II, épouse André II Ballande, union qui rapproche encore davantage ces deux dynasties du commerce outre-mer. Néanmoins, après la seconde guerre mondiale, et avec le début de la décolonisation, les sentiers suivis par les deux entreprises prennent des directions très différentes. La quatrième génération Denis traverse une période difficile de bouleversement complet qui l'amène à se connecter davantage au réseau des « Sénégalais », pour tenter une reconversion de sa flotte<sup>41</sup>

37 Étienne II Denis (1889-1962) débute à Bordeaux puis en Indochine dans les années 1920, suivi de près par son frère Maxime (1894-1973). Pierre Ballande, neveu d'André, lui succède à la tête de l'affaire calédonienne, secondé par André II Ballande, petit-fils du premier.

38 Catherine Hodeir, *Stratégies d'Empire. Le grand patronat colonial face à la décolonisation*, Paris, Belin, 2003.

39 La *Compagnie de Bordeaux*, société anonyme fondée en 1926 par cinq grandes maisons de commerce bordelaises (Denis Frères, Maurel et Prom, Maurel Frères, Gradis, Devès et Chaumet), est d'abord conçue comme une société d'études devant favoriser le développement industriel des colonies africaines et indochinoises. Elle prend des participations dans de nombreuses sociétés, se transformant progressivement en *holding*, voire en banque d'affaires, mais ne parvient pas à dépasser les difficultés créées par la crise des années 1930 : Archives privées Étienne Denis, *Compagnie de Bordeaux*.

40 À propos de l'armement Tandonnet consulter : Emmanuel Aubret, *Les Tandonnet, armateurs bordelais, 1796-1904*, Bordeaux, William Blake, 1992.

41 Les cargos de la Compagnie de navigation Denis Frères, héritière de la Compagnie côtière de l'Annam, filiale de la Maison fondée en 1924.

sur les côtes occidentales de l'Afrique, tout en réorientant le gros de ses affaires vers Madagascar et Singapour. En Nouvelle-Calédonie, le « boom du nickel » donne un élan nouveau à l'affaire des Ballande, à la tête d'un véritable empire commercial, dans des domaines aussi divers que l'élevage, la distribution, les mines, l'immobilier et le négoce régional.

De l'Amérique latine aux antipodes, depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, ces deux dynasties du commerce international ont suivi des trajectoires parallèles. D'abord nourris des expériences du milieu des armateurs de Bordeaux, suivant l'exemple de Le Quellec et Bordes, de Balguerie-Stuttenberg, leurs fondateurs ont su trouver dans leur pratique du commerce sur les côtes pacifiques du continent latino-américain, le modèle d'organisation qui fonda leur réussite en Asie et en Océanie. Ils devinrent par la suite des piliers du négoce colonial bordelais, tout en entretenant, d'une façon plus générale, un solide réseau social et commercial en métropole et dans leurs colonies. Leur implication commune dans la vie publique bordelaise et ultramarine, et l'union de leurs voix dans le comité de l'Union coloniale française, firent d'eux des activistes coloniaux, sachant défendre opportunément leurs positions en Indochine et en Nouvelle Calédonie. En outre, ils travaillèrent de concert à partir des années 1880, alimentant les flux impériaux entre les colonies asiatiques et calédoniennes. Enfin, il convient de souligner leurs connections au réseau des « Sénégalais », notamment avec la famille Maurel, qui témoignent de l'existence d'une communauté d'intérêts entre les représentants du négoce colonial de Bordeaux. Il est peut-être révélateur de noter qu'aujourd'hui les deux groupes, Ballande et Denis, ont choisi les mêmes symboles pour leur logo respectif : un oiseau en plein vol, évoluant vers le soleil, et une ligne d'horizon ondulante comme les flots qui avaient attiré Armand-Louis Ballande et Étienne Denis dans ces bouts du monde prometteurs.

