

Les Cahiers
du CRH

Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques

Archives

42 | 2008
Circulations et frontières

Cosmopolitisme des réseaux marchands dans trois grandes métropoles portuaires asiatiques

Singapour, Hong Kong et Shanghai (1819-1942)

François Gipouloux



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ccrh/3426>

DOI : 10.4000/ccrh.3426

ISSN : 1760-7906

Éditeur

Centre de recherches historiques - EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 25 avril 2008

Pagination : 67-83

ISSN : 0990-9141

Référence électronique

François Gipouloux, « Cosmopolitisme des réseaux marchands dans trois grandes métropoles portuaires asiatiques », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques* [En ligne], 42 | 2008, mis en ligne le 08 novembre 2011, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ccrh/3426> ; DOI : 10.4000/ccrh.3426

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

Article L.111-1 du Code de la propriété intellectuelle.

Cosmopolitisme des réseaux marchands dans trois grandes métropoles portuaires asiatiques

Singapour, Hong Kong et Shanghai (1819-1942)

François Gipouloux

Introduction

- 1 Il est possible de faire, de la thématique braudélienne de la Méditerranée de nombreuses lectures. La Méditerranée, c'est à la fois un espace maritime, un carrefour d'échanges, un trait d'union entre civilisations différentes. On peut aussi y voir un espace transnational, au sein duquel quelques villes autonomes, commandant flux commerciaux et circuits financiers, constituent la matrice de la suprématie économique.
- 2 Cet instrument heuristique est-il pertinent pour l'étude de l'Asie ? Denys Lombard a donné, avec *Le Carrefour javanais*, une magistrale analyse des réseaux irriguant la mer de Chine du Sud et les mers entourant l'archipel insulindien¹. Une telle vision d'un espace maritime délimité par un dense réseau de communications, s'étendant du littoral du Sud-est de la Chine à la baie du Bengale a toutefois été plus ou moins explicitement questionnée dans des travaux récents². D'autres historiens de l'économie sont en revanche allés encore plus loin, sans se référer explicitement à Braudel. Hamashita Takeshi et Kawakatsu Heita, font ainsi de l'Asie maritime la matrice de la première mondialisation de l'économie, du XVI^e au XVIII^e siècle³.
- 3 Il semble pourtant que l'on puisse faire, sans être prisonnier de déterminismes géographiques ni de séquences historiques rigides, des lectures valides de l'analyse braudélienne dans le contexte asiatique. Partons des villes, ou plus précisément de grandes plates-formes intégrées qui structurent le commerce international dans le corridor maritime de l'Asie orientale. La période traitée ici couvre le long siècle qui va de la fondation de Singapour en 1819, à la chute de Shanghai, Hong Kong, et Singapour durant la guerre du Pacifique. Elle s'ouvre sur la formation des *Straits Settlements* et se

déploie avec la conquête du marché chinois par la pression diplomatique et militaire. En 1942, un monde se ferme, l'emprise coloniale occidentale s'est dé faite sous les coups de l'armée japonaise. Les trois villes poursuivront désormais dans un cadre très différent des trajectoires qui, curieusement, semblent encore les rapprocher aujourd'hui.

- 4 La difficulté de ce choix temporel est qu'il ne recouvre pas une période homogène. S'y chevauchent partiellement en effet trois séquences de l'histoire maritime asiatique. La première est celle du déclin et de l'effondrement des compagnies à chartes. Le trafic espagnol du « galion de Manille », qui reliait annuellement Acapulco et Manille a été profondément altéré par l'occupation anglaise des Philippines (1762-1764) ; La *Verenigde Ostindische Compagnie* (voc) néerlandaise a fait faillite en 1800 ; l'*East India Company* est dissoute en 1834. La seconde séquence est celle de l'âge d'or du commerce intra-asiatique, dominé par les jonques chinoises⁴. Anthony Reid montre qu'en Asie, la période 1760-1850 correspond à une phase d'expansion commerciale sans précédent pour la région. La population du Sud-Est asiatique s'accroît de moins de 1 % par an, tandis que le commerce progresse de 4 % par an. Cette performance mesurée sur la période 1760-1850 est selon lui plus forte que celle du « siècle colonial qui va de 1850 à 1950, ou même que durant la période du colonialisme triomphant (1870-1929)⁵. La dernière séquence est celle de la prise en main directe, par les puissances coloniales, anglaises et néerlandaises essentiellement, de territoires qui n'étaient autrefois que des enjeux commerciaux : c'est la création des *straits settlements* par les Britanniques, qui annonce l'apogée de l'ère coloniale, après 1840.
- 5 Pourtant, ce dernier choc, celui de l'intrusion coloniale a eu des effets complexes, que n'ont épuisés ni les lectures « neo-marxistes » d'une part, réduisant la présence étrangère à une forme d'exploitation et d'oppression, ni celles « révisionnistes » d'autre part, surestimant la contribution positive des occidentaux, intrus certes, mais agents innovateurs⁶. Dans ces interactions complexes, le rôle d'acteurs allogènes commence seulement à être étudié. C'est celui de communautés marchandes étrangères, dont la présence, parfois antérieure à la colonisation ou à l'établissement de concessions – dans le cas de Shanghai – se trouve amplifiée et dotée d'une puissance autonome.
- 6 Trois villes, trois cultures marchandes. Le point commun de ces trois métropoles est d'être chinoises. Mais sous cette évidence pointe le paradoxe. À Singapour, le Chinois, c'est au fond, historiquement, l'étranger. La communauté chinoise, (de dialecte teochew et hokkien pour la plupart) majoritaire dans la ville, n'est pas originaire de l'arrière-pays, mais vient de bien plus loin, du Fujian, du Guangdong, et se trouve coupée du monde malais. Hong Kong est un entrelacement complexe de réseaux chinois bien sûr, mais aussi anglais, ou plus précisément écossais, et indiens – c'est-à-dire parsis (zoroastriens), sindhis (musulmans), borahs (hindouistes) –, arméniens ou juifs bagdadis, qui sont engagés dans une vive concurrence les uns avec les autres. À Shanghai, les commerçants britanniques sont perçus, au moment où la ville est ouverte en 1843 par le traité de Nankin, comme une guilde parmi d'autres, au même titre que les marchands cantonnais, ou ceux du Fujian, bref parmi toutes celles qui sont « étrangères » à la ville.
- 7 Comment s'opèrent les contacts entre ces traditions commerciales si diverses ? Y a-t-il coopération interculturelle, ou au contraire, ces différents réseaux sont-ils disjoints ? Il faut sans doute, pour répondre à ces questions, conjuguer les ressources de l'anthropologie (l'étude de la famille, du clan, de la parentèle étendue), et l'analyse strictement économique : comment se hiérarchisent les circuits de l'échange et ceux du financement ? Peut-on distinguer ici, comme le faisait Braudel, un commerce local, régional (intra-asiatique), et à longue distance (euro-asiatique) ?

Le système maritime asiatique : ambitions commerciales et géopolitiques

- 8 Les échanges économiques en mer de Chine du Sud ne sont pas une simple extension des activités européennes, comme tendaient à l'analyser Hosea Ballou Morse, le grand chroniqueur de l'*East India Company*, Louis Dermigny et dans une moindre mesure, Kirti N. Chaudhuri⁷. Un réseau commercial maritime très dense relie Bangkok, Penang, Malacca, Singapour, Saïgon, Canton et Manille. La mer de Chine du Sud est sillonnée par des jonques chinoises et des interlopes européens qui se livrent au commerce intra-asiatique. Le commerce maritime chinois a progressé considérablement en mer de Chine du Sud après 1683, c'est à dire après la reconquête de Taiwan par les Qing et la levée de la prohibition du commerce maritime (*hai jin*)⁸. Face à la pression du commerce maritime chinois, les différentes compagnies des Indes orientales se retirent du trafic en mer de Chine du Sud. À deux exceptions près: le lien direct des étrangers avec Canton, et dans le cas des Hollandais, avec le Japon⁹. L'arrivée des interlopes (*country traders*) en Asie du Sud-Est, bien décidés à commercer avec les chinois d'outre-mer a aussi bouleversé la donne. Le tableau est encore compliqué, comme le souligne Blussé, par l'immixtion d'autres communautés marchandes comme celle des Bugis, installés à Riau, et qui contrôlent le détroit de Singapour, et le royaume de Sulu.
- 9 La mer de Chine du Sud n'est donc ni un front de colonisation pour les acteurs mondiaux que sont, au XVIII^e siècle les grandes compagnies des Indes orientales, ni une zone commerciale entièrement autonome, dans laquelle les compagnies européennes ne joueraient qu'un rôle marginal, ou passif, comme l'a soutenu John Smal¹⁰, et dans un autre registre, des historiens japonais comme Kawakatsu ou Hamashita¹¹. En d'autres termes, ni l'histoire coloniale, ni l'histoire d'une Asie autocentrée ne rendent compte de manière satisfaisante de la vitalité économique de la mer de Chine du Sud. En fait la région est devenue, à la fin du XVIII^e siècle, le terrain de prédilection des entrepreneurs chinois. Les *hua shang*, ces chinois établis en Asie du Sud-Est sont, selon l'heureuse expression de Wang Gung-wu, des « marchands sans empire »¹². Cette occupation de tout l'espace maritime et commercial a été rendue possible parce que la VOC a été chassée de Taiwan, de même qu'elle n'est plus impliquée dans le commerce direct avec le Cambodge et le Tonkin, et que ses relations avec le Japon sont restreintes par les mesures du *bakufu* Tokugawa de 1685. C'est aussi parce que les Hollandais à Malacca perdent leur emprise sur les royaumes voisins de Kedah, Selangor et Trengganu. C'est enfin en raison de l'installation de colons chinois qui cultivent le riz au Siam, la canne à sucre à Java, le gambier – cet arbre résineux dont l'écorce est utilisée pour le tannage des peaux – le poivre à Riau et à Brunei. Ils se lancent même dans l'extraction de l'étain dans la péninsule malaise.
- 10 Le modèle commercial a donc changé. Ce ne sont plus les épices et les produits forestiers qui constituent le gros des produits échangés, mais un vaste spectre de produits agricoles et miniers qui exigent pour leur mise en valeur ou leur production, la présence de milliers de coolies chinois. Pour ce faire, la main d'œuvre chinoise est transportée du Fujian ou du Guangdong par des navires... chinois. À la fin du XVIII^e siècle, l'arrivée annuelle des migrants chinois au Kalimantan occidental est estimée à 3.000 personnes¹³. Les massacres de chinois, en particulier aux Philippines qui ont ponctué tout le XVII^e et dans une moindre mesure, le XVIII^e siècle (1603, 1639, 1686, 1763) marquent bien, d'une façon dramatique, combien leur influence est prépondérante sur le commerce régional.

- 11 Une ville va jouer un rôle central dans cette mutation : il s'agit de Singapour.

Singapour : l'entrepôt de l'Asie

- 12 La position stratégique de Singapour, fondé sans doute dès le XIV^e siècle n'avait échappé ni aux Portugais, ni aux Espagnols, ni aux Hollandais. Cela s'est traduit par le projet de construire des forts ou des citadelles dans la région du détroit pour protéger les intérêts européens¹⁴. Au début du XIX^e siècle, Singapour est aussi le fruit de la rivalité anglo-française dans l'océan indien. Lorsque Raffles réussit, en 1819 l'acquisition de Singapour, l'*East India Company* recherche une base en Asie du Sud-Est. Celle-ci devait à leurs yeux permettre d'atteindre trois objectifs :
- protéger et stimuler le commerce anglo-chinois ;
 - disposer d'une place pour radouber et avitailler les navires ;
 - établir un point de concentration de produits susceptibles d'alimenter le commerce à la Chine.
- 13 Alors que le marché anglais s'entiche de soieries, de porcelaines, et surtout de thé chinois, que l'on paie en métal argent, la demande de produits anglais en Chine – de drap de laine en particulier – est pratiquement inexistante. Il faut donc trouver une alternative dans des produits comme le poivre, l'étain et autres « produits des détroits » que fournit habituellement l'Asie du Sud-Est à la Chine.
- 14 Là encore l'objectif n'est pas la conquête territoriale : « notre but n'est pas territorial mais commercial. Un grand emporium et un centre d'où nous pourrions étendre notre influence politiquement lorsque les circonstances l'exigeront », écrira Raffles en juin 1819¹⁵. Mais il faut peupler l'île pour atteindre ce but. Un vigoureux flux d'émigration est suscité entre Malacca et Singapour. Le colonel Farquhar, le premier résident de Singapour (1819-1823), encourage les Chinois, Malais et Eurasiens de Malacca à venir s'installer sur l'île. En 1823, on estime leur nombre à 5.000 résidents. Dès 1827, les Chinois sont en nombre, la première communauté. Raffles a tiré les leçons des échecs espagnols et hollandais à Manille et Batavia, et joue pleinement des ressources offertes par les entrepreneurs chinois opérant à partir d'un port franc, et sous une administration peu interventionniste.
- 15 On trouve d'emblée à Singapour une communauté de marchands très cosmopolites. Durant les premières années, le gros des marchandises échangées étaient transbordées à Singapour par les Bugis, guerriers et entrepreneurs marchands originaires de Sulawesi, et les Temengongs, ces « nomades de la mer » (*orang laut*) spécialisés à la fin du XVIII^e siècle dans des activités de piraterie¹⁶, opérant en bande dans le détroit de Malacca. Mais ils sont progressivement supplantés par les courtiers chinois originaires du Guangdong et du Fujian qui collectent les produits des *Straits settlements*¹⁷, et les vendent dans tous les ports de la région. Puis viennent tous les autres : indiens, arabes, arméniens, et européens. On dénombre en 1846 à Commercial Square, le cœur de l'activité marchande de la ville, rebaptisé en 1858 *Raffles Place*, vingt maisons de commerce anglaises, six maisons de commerces tenues par des négociants juifs, cinq chinoises, cinq arabes, deux arméniennes, une américaine et une persane. Chaque maison de commerce dispose de son propre quai où le frêt est chargé, déchargé, entreposé. Les activités de soutien au commerce international – fournitures pour bateaux, banques, salles de vente – sont toutes situées sur la place. William Hornaday, un taxidermiste américain écrit en 1885 :

Singapour est certainement la ville la plus fonctionnelle que j'ai jamais vue. [...]. Elle se présente comme un gigantesque bureau, abondamment fourni de tiroirs et de casiers, où chaque chose a sa place et peut être toujours trouvée¹⁸.

- 16 Comment ces différents acteurs constituent-ils leur réseau ? Avec qui tissent-ils des liens privilégiés ? Quelles sont les relations des marchands avec l'administration coloniale ? Deux exemples peuvent illustrer ces coopérations conflictuelles :
- 17 – la hiérarchie des entrepôts en Asie n'est jamais figée. Les marchands de Singapour s'assurent une place prépondérante dans le transbordement, effectué par des négociants privés, des jonques chinoises. Mais le rêve secret – supplanter Canton comme point d'éclatement du commerce avec la Chine – s'évanouit avec la colonisation de Hong Kong en 1841 et l'ouverture successive de cinq ports chinois¹⁹. Dans les années 1820, Singapour avait supplanté Penang et Batavia comme entrepôt pour le commerce siamois avec l'archipel malais. Or ce commerce, dominé par les Siamois et les armateurs chinois établis à Bangkok, ne s'ouvrira aux étrangers qu'après le traité anglo-siamois de 1855. En 1847, Makassar, port franc ouvert par les Hollandais constitue une menace très précise sur le quasi-monopole de Singapour dans le commerce avec l'archipel. Mais en fait, le développement des échanges directs entre ces différents ports nourrit la fonction d'entrepôt de Singapour avec la Chine, les Indes néerlandaises et le Siam ;
- 18 – la contribution des négociants chinois à l'industrie du caoutchouc dans les Indes néerlandaises. Elle est avant tout d'ordre financier et commercial. Les intermédiaires chinois nouent des relations de complémentarité avec les négociants établis dans les Indes néerlandaises. Liens complexes : le crédit singapourien, sous forme de biens de consommation et de fonds, finance, à travers un réseau de distribution de commerçants dans la colonie néerlandaise, les planteurs d'hévéa. Singapour est au centre de ces transactions qui sont dénommées « contrats de quasi-crédit »²⁰. La ville est devenue un centre incontournable dans le financement de ces opérations. L'intermédiaire chinois est aussi au centre du commerce d'entrepôt²¹.
- 19 Mais ce monde de marchands est aussi traversé par de multiples conflits. Conflits entre marchands Bugis et intermédiaires chinois, conflits aussi au sein de la communauté chinoise. Ces derniers ont été abondamment étudiés par Lee Poh-Ping²². Récusant les explications culturalistes liées à la religion, aux différences linguistiques ou à l'idéologie des sociétés secrètes, il propose une autre interprétation, plus strictement économique : le conflit entre les planteurs de poivre et de gambier, d'une part, et les marchands attachés au libre échange d'autre part. Il met à jour, ce faisant, une combinaison de relations conflictuelles entre différentes couches de la société chinoise : entre les sociétés secrètes et les marchands, et entre les groupes de marchands chinois et l'administration britannique. L'émergence et la persistance des sociétés secrètes à Singapour tiennent en effet à un ensemble de facteurs parmi lesquels domine l'inadéquation de la protection juridique pour les immigrants chinois dans une société multiraciale ; la capacité d'adaptation des sociétés secrètes à des conditions changeantes ; et la capacité des sociétés secrètes à offrir des mécanismes de réduction des conflits²³.
- 20 Tout autre sera le modèle hongkongais, point d'articulation entre les *country traders* et les réseaux commerciaux locaux.

Hong Kong : un modèle transnational ?

- 21 Durant la période qui précède la constitution de Hong Kong en entrepôt (1840-1860), les marchands britanniques restent en très petit nombre, et leurs activités commerciales sont peu diversifiées. Le *Colonial Treasurer* rapporte qu'en 1844, les quelques maisons de commerce comme Jardine ou Dent & Co avaient pour principale activité la réexportation de l'opium. De 1845 à 1849 en effet, trois quarts de l'opium destinés à la Chine transitait par Hong Kong²⁴. L'autre grande activité est le transport des coolies qui s'embarquent pour les nouveaux mondes : la Californie en proie à la ruée vers l'or (1847) et l'Australie quatre ans plus tard²⁵. Dans la réexportation de l'opium, un réseau marchand jouera un rôle central durant cette période : celui des communautés indiennes, et en particulier des marchands parsis.
- 22 Chassés d'Iran au VII^e siècle par la conquête musulmane, les Parsis, de religion zoroastrienne ont émigré en Inde plutôt que de se soumettre à l'Islam et se sont fixés dans l'Inde du Nord-Ouest. Ils se regroupent au nord de Bombay au VII^e siècle²⁶. Ils sont les premiers Indiens à se lancer dans le commerce avec la Chine²⁷. Actifs à Canton et à Macao dès le début du XIX^e siècle, ils sont impliqués dans le commerce de l'opium, du coton entre autres²⁸. En 1828 et 1829, et en 1833-1834, le coton et l'opium exportés en Chine par les marchands parsis représentaient respectivement 32 % et 46 % du total des exportations indiennes²⁹. Considérés comme les meilleurs courtiers parmi les Indiens traitant dans les factoreries de Canton, les Parsis devinrent rapidement des rivaux de la Compagnie des Indes orientales à Canton³⁰.
- 23 Mais ils contribuent aussi, grâce à leur énergie et à des pratiques commerciales spécifiques, au démantèlement du système chinois des *hong* ces corporations de marchands chinois, qui à Canton, disposent du droit exclusif de conduire les transactions économiques avec les étrangers. Leur sens aigu de l'opportunité commerciale les conduit à établir des liens directs entre leurs maisons de négoce et les *hong* chinoises. Ils amassent grâce à ce commerce triangulaire de colossales fortunes qui vont en retour structurer durablement le paysage urbain et la société indienne de Bombay.
- 24 Les Parsis apparaissent en effet à l'apogée de leur puissance commerciale au moment même où le régime chinois de commerce extérieur est très fragilisé. Il repose en effet sur la combinaison d'un commerce maritime ancien et des pratiques économiques et financières traditionnelles de l'empire mandchou. L'implication des Parsis dans le commerce de l'opium les amène à s'établir à Canton dès 1809. En 1833, ils y seront plus nombreux que les Anglais. Lorsque au début des années 1820, le marché du coton est en proie au marasme, les Parsi se lancent dans le commerce de l'opium, qui se révèle bien vite encore plus lucratif. Les exportations d'opium vers la Chine ont commencé dans les années 1773, peu après le contrôle par l'*East India Company* du Bengale (1765). Au début des années 1820, les expéditions d'opium ont dépassé celle de coton.
- 25 La plus grande firme étrangère de Canton engagée dans le commerce de l'opium est Jardine & Matheson. Son partenaire principal, à Bombay, est dès 1818, la maison Jamestjee Jejeebhoy, qui monopolise le commerce de l'opium du Malwa³¹. La coopération entre ces deux compagnies repose sur l'amitié personnelle entre William Jardine et Jamsetjee Jejeebhoy, qui sera sans doute la marchand parsi le plus riche sur la côte Malabar au XIX^e siècle. Mais elle ne se limite pas à ces deux personnalités. Jejeebhoy a

armé une flotte qui fait fréquemment escale à Hong Kong. Les routes commerciales s'étendent de Sumatra à la Grande Bretagne. Les marchands parsis s'engouffrent dans la brèche ouverte par le déclin des anciennes maisons de l'EIC à Calcutta à la fin des années 1820. Durant la campagne de vente 1829-1830, une cinquantaine de compagnies parsies de Bombay livrait leur opium à Jardine. Lorsqu'éclate la guerre de l'opium en 1839, pratiquement tout le trafic entre l'Inde et la Chine est aux mains des Parsis. Leurs relations avec les *hong* chinoises, coopératives au début, se tendent rapidement. Les Parsis en contestent vite le régime exclusif. Ils font jouer l'*East India Company* auprès des autorités chinoises pour que soit augmenté le nombre des *hong* et qu'on les autorise à commercer avec d'autres marchands chinois³². Mais c'est en définitive leur expertise et leur intervention dans le secteur financier qui va miner le système des *hong*.

- 26 Les profits accumulés dans le commerce du coton sont vite investis sur un marché très lucratif, celui des capitaux à Canton. Les retours y sont alléchants. Le taux des prêts pratiqués à Bombay va en effet de 6 % à 12 %. Mais les prêts consentis aux *hong* en découvert portent un intérêt allant de 12 % à 20 %, qui s'élève parfois, prenant le prétexte de fréquents accidents de paiement, jusqu'à 40 %. Au point que l'EIC estime nécessaire d'intervenir pour protéger les *hong* des manœuvres parsies³³. Les Parsis se sont lancés dans les opérations de financement.
- 27 Après l'interdiction du commerce de l'opium en 1839, les Parsis continuent à émigrer en Chine, non seulement à Canton, mais aussi à Hong Kong, Macao et Shanghai, dans l'espoir secret ou explicite de conquérir des positions avantageuses à la faveur des traités inégaux imposés par les puissances occidentales.
- 28 Dans le dispositif commercial britannique, Hong Kong est conçu comme un entrepôt commercial, au même titre que les entrepôts de l'EIC en Inde. Les roupies indiennes, qui ont une contre-valeur fixe en livres sterling, sont d'ailleurs acceptées à Hong Kong au même titre que les dollars mexicains³⁴. L'Oriental Bank of Calcutta ouvre sa première succursale à Hong Kong dès 1845, suivie en 1857 par la Chartered Mercantile Bank of India, London and China.
- 29 Les Parsis sont déjà riches lorsqu'ils s'installent à Hong Kong, mais pas toujours bien vus des étrangers et restent une communauté à part. On compte, en 1845, 24 000 habitants à Hong Kong dont 595 Européens et 362 Indiens³⁵. Il y a dès 1843, 6 firmes indiennes établies à Hong Kong avec 12 grandes firmes anglaises et 10 négociants indépendants britanniques. Ils se lancent dès leur arrivée à Hong Kong dans des activités immobilières, qui laisseront une trace dans le paysage architectural de la colonie : propriétés sur le front de mer, immeuble zoroastrien au 101 Leighton Road à Causeway Bay, entrepôts à North point. Et contribuent au caractère cosmopolite de la ville-entrepôt. En 1850, les propriétaires fonciers ont le droit de vote à l'Executive Council : 69 Britanniques, 42 Chinois, et 30 représentants d'autres nationalités parmi lesquels des Parsis, des Bohras et des Portugais³⁶.
- 30 Ils continuent de jouer un rôle de premier plan dans le commerce entre l'Inde et la Chine. Chaudhuri estime que les exportations de filés de coton et d'opium, représentent, dans les années 1850-1860, un tiers du total des exportations indiennes³⁷. Le coton des filatures de Bombay trouvera en Chine un débouché vital, durant le dernier quart du XIX^e siècle, jusqu'à l'arrivée en force des Japonais dans ce secteur. Ainsi à Shanghai, on comptera jusqu'en 1935, 20 firmes parsies successivement établies. Deux négociants parsis représentant des compagnies indiennes à Hong Kong ont été nommés au comité provisoire

de la première banque de la colonie, la Hongkong and Shanghai Bank. On retrouve un marchand parsi à la Chambre de commerce de Hong Kong³⁸. Certes, pour les Parsis, l'âge d'or du commerce de l'opium et des cotonnades ne revivra plus, mais les communautés parsies de Hong Kong et de Shanghai ont sans doute été jusqu'en 1949, les plus nombreuses en Chine³⁹.

- 31 Le déclin du commerce avec la Chine distend les liens entre les Parsis de Bombay et leurs marchands expatriés. Ils se désengagent du commerce de l'opium et s'orientent vers la spéculation immobilière, l'hôtellerie mais aussi le transport maritime. Cette transition de l'activité entrepreneuriale à la recherche de la rente est significative de l'évolution des communautés de marchands immigrés. Nous la retrouverons aussi bien avec le cas des Juifs bagdadis à Shanghai. S'il y a encore environ 230 Parsis à Hong Kong en 1916, il n'en reste plus que 80 en 1938. Ces derniers se développent alors en une communauté relativement indépendante en terre étrangère, alors qu'avant 1842, la pratique habituelle était pour les marchands parsis de retourner à Bombay tous les deux ou trois ans. À cette évolution, d'un groupe de marchands à une communauté diasporique, mais aussi au souci de renforcer leurs liens avec la communauté chinoise, il faut peut-être rattacher leurs activités philanthropiques. L'établissement de l'association zoroastrienne à Canton en 1845 et la création d'un fond pour le cimetière parsi de Shanghai en 1854, la donation de Sir Hormusjee Mody pour l'établissement de l'université de Hong Kong inaugurée en 1912, et celle de la famille Ruttonjee pour la création d'un sanatorium⁴⁰.
- 32 Appréciés pour leurs dons d'entregent, leur habileté dans le maniement du crédit, leur intégrité et leur respect de la loi sont aussi reconnus: ils seront très rarement impliqués dans des affaires judiciaires. Certes les Parsis ont des échanges limités avec les Chinois dont ils ne parlent pas la langue. Leur communauté est fortement endogamique: on ne signale pas de cas de mariages mixtes, mais leur influence aura été considérable. Ils formeront à la fin du XIX^e siècle une élite respectée. Sur les 34 membres de la chambre de commerce de Hong Kong, on compte un Parsi, trois Juifs et un Arménien, entretenant tous des relations commerciales intenses avec l'Inde. Ils auront conditionné les formes de la pénétration anglaise en Chine, et les richesses accumulées dans le commerce avec la Chine contribueront à la fortune de Bombay. Avec la guerre de l'opium, le démantèlement du système traditionnel du commerce extérieur et l'ouverture de cinq ports francs sur le littoral chinois, un nouveau modèle apparaît, dont Shanghai sera l'exemple achevé.

Shanghai : le laboratoire du système des traités⁴¹

- 33 Loin d'être un pauvre village de pêcheurs soudain transformé en port franc par la grâce du capital étranger, Shanghai était depuis la fin des Song un port commercial important, le chef-lieu d'un district sous les Yuan et un centre de production et de commercialisation du coton sous les Ming⁴². L'apparition des courtiers signale que le marché a d'ores et déjà dépassé, en taille et en complexité, le niveau d'une simple économie où les paysans échangent leurs produits entre eux. Les courtiers sont impliqués à la fois dans le commerce officiel du coton et le commerce non officiel. Dès cette époque, la ville est le foyer d'une économie très commercialisée. En juin 1832, un commerçant anglais, Lindsay constate en sept jours un énorme trafic maritime : 400 jonques jaugeant de 100 à 400 tonnes, provenant de Mandchourie, de Tianjin, du Fujian, de Taiwan, de Canton, des *nanyang*, c'est-à-dire de ce que nous appellerions aujourd'hui l'Asie du Sud-Est, de la Cochinchine et du Siam, remontent le Huangpu jusqu'à Shanghai⁴³. En 1843, au moment où la ville devient un port ouvert, elle était

déjà l'une des vingt premières villes chinoises par son importance économique, et l'ampleur de ses liens avec l'arrière-pays et l'étranger n'est plus à démontrer. Murphey a bien noté que le volume de transport maritime de Shanghai avant l'ouverture du port aux étrangers pourrait être comparé à celui de Londres. Shanghai n'est pas sans doute non plus si déconnecté de son *hinterland* que Rhoads Murphey a bien voulu le croire⁴⁴.

- 34 Shanghai est aussi une ville cosmopolite : en ce sens que les marchands des autres provinces y disposent de leurs propres guildes (*huiguan*). Les Anglais sont d'ailleurs perçus, curieusement, comme une autre guilde de marchands, extérieurs, et faible en effectifs (150 personnes à peine dix ans après l'ouverture du port aux étrangers). Ce sont, somme toute, deux faits marquants qui durant les années 1850 vont profondément transformer la nature de la ville. Une rébellion, celle de la société secrète des petits couteaux (*xiaodaohui*) va précipiter l'implication des étrangers dans ce qui était jusqu'alors une chasse-gardée chinoise : la perception des droits de douane, et l'établissement d'un gouvernement municipal dans la concession étrangère, dans lequel vont affluer... les Chinois. Les intermédiaires chinois, dont le rôle est indispensable, se ruent pour mettre leurs fonds à disposition des étrangers, même s'ils n'en ont pas le contrôle. L'extra-territorialité permet au capital chinois de court-circuiter la bureaucratie impériale et s'assure la protection conférée par l'environnement juridique du droit anglo-saxon. C'est poussée par la même motivation qu'il faut signaler l'arrivée de marchands cantonais à Shanghai après 1843 car ils espèrent que l'ouverture imposée par les étrangers sera, pour eux aussi l'occasion de multiplier leurs affaires. D'une ville chinoise tolérant une guilde de marchands étrangers, on passe cette fois à une dualité très marquée entre une ville chinoise encore murée, et une municipalité occidentale, qui englobe le *bund* dans son périmètre urbain.
- 35 Au début du siècle dernier, des négociants juifs sépharades s'installèrent à Shanghai en grand nombre. Aux cotés de la maison de commerce Jardine Matheson, des Sassoon, des Kadoorie, et des Hardoon, un grand nombre de familles juives de Bagdad, du Caire et de Bombay les rejoignent. Ils sont bientôt rejoints, en bien plus grand nombre, par des juifs ashkénazes, pauvres qui fuient les pogromes, et qui deviennent boutiquiers, boulangers, modistes ou chapeliers. La révolution russe de 1917 double pratiquement la dimension de la communauté juive de Shanghai. La communauté ashkénaze dépasse le millier en 1924 et la population juive de Shanghai est estimée à 25.000 en 1943.
- 36 Spécialisés dans le commerce des pierres précieuses, de l'eau de rose et des chevaux arabes, les Juifs bagdadis sont implantés à Surate, Bombay et Calcutta dès la seconde moitié du XVIII^e siècle. Relais d'une diaspora de négociants qui s'étend de Londres à Shanghai⁴⁵, ils sont les derniers venus dans le commerce de l'opium à Canton. Leurs grands rivaux y sont les Parsis. Dès l'ouverture de Shanghai, on trouve dans la ville des marchands parsis, des négociants ismaéliens⁴⁶, et des Juifs bagdadis. Ces communautés certes marginales à Shanghai capturent cependant une part non résiduelle des courants d'échange avec Bombay, dans le coton et l'opium en particulier. À partir des années 1860, les Parsis sont évincés par les bagdadis comme principal relais des Anglais dans le commerce Inde-Chine, même si leur nombre reste faible : 10 en 1868, 20 en 1874, 175 en 1895⁴⁷. Au début du XX^e siècle, ils seront les premiers importateurs d'opium indien en Chine, et, à partir des années 1920, ils réinvestissent ces profits dans l'immobilier, le transport maritime, les métaux, la laine. Négociants généralistes, ils dominent la bourse de Shanghai et co-gèrent, avec les Britanniques, la concession internationale de Shanghai. Cette porosité entre les relations de diverses communautés de marchands anglais -

et bagdadis tient sans doute au fait que la concession internationale de Shanghai n'est pas une colonie. Les Juifs bagdadis peuvent, avec les Anglais, participer à son administration⁴⁸.

Conclusion

- 37 Cette étude est focalisée sur un espace maritime, des réseaux marchands, et des métropoles portuaires, qui en sont l'articulation. Ce qui en fait la richesse, ce ne sont pas seulement leur position géographique, la qualité de leurs infrastructures mais la spécificité des réseaux, souvent décalés – l'immigré est un entrepreneur – qui les animent. Et qui ont tous contribué par leur compétence, leur esprit entrepreneurial, à en faire des centres de service international.
- 38 Trois traits communs dominant dans les trois villes considérées :
- le rôle du commerce d'entrepôt dans la constitution ;
 - le faible niveau de taxation. Il est conduit sans que soient levées des taxes, et avec un minimum de restrictions. Là encore, selon les périodes choisies, les pratiques varient considérablement ;
 - le caractère cosmopolite des milieux marchands. C'est sans doute ce métissage des cultures marchandes qui donne une telle force à des places d'entrepôt. Notons toutefois que l'on passe les frontières mais on maintient les limites entre les communautés⁴⁹.
- 39 Ces trois communautés marchandes – les Chinois émigrés à Singapour, les Parsis de Hong Kong, les Juifs bagdadis de Shanghai – opèrent tantôt comme des agents de l'empire britannique, tantôt de façon autonome au sein d'un système commercial mondial. À Singapour, les Anglais ne sont rien sans les réseaux chinois. À Hong Kong, les Parsis ne visent pas à supplanter les Britanniques, mais sont, au même titre que les Arméniens, les Sindhis (musulmans), les Bohras le vecteur de la progression du libre échange. Ils accompagnent, à leur manière, l'irrésistible montée en puissance des marchands privés et contribuent à la dissolution presque simultanée, du monopole de l'honorable compagnie et du Cohong.
- 40 À Shanghai, les Juifs bagdadis participeront aussi, à leur façon, à la constitution d'une pratique commerciale hybride, qui se jouera à la fois de la main-mise bureaucratique chinoise et des pratiques anglaises, pour donner lieu à une efflorescence commerciale qui fera de la métropole du bas Yangzi la plus grande métropole d'Extrême-Orient jusqu'à l'invasion japonaise.
- 41 Cette importance nouvelle donnée à des réseaux allogènes permet aussi d'apporter une réponse plus nuancée à la question de savoir qui contrôle la production et le négoce de produits clés pour le commerce asiatique et mondial au XIX^e siècle. Tirant parti des connexions particulières avec la puissance occupante, ils sont des collaborateurs loyaux, mais non serviles. Ces communautés sont des intermédiaires dans le grand flux commercial Inde-Chine. Déracinés, mais cultivant une forte cohésion culturelle et religieuse, ces communautés sont devenues en quelque sorte des passeurs de cultures, des facilitateurs d'échanges. Ils amortissent les chocs culturels, fréquents, entre Chinois et Européens. Leur expertise vient de ce qu'ils sont de fins connaisseurs de cultures très diverses, dont ils monopolisent les contacts et les échanges. À la frontière des mondes chinois et sépharades, le Juif bagdadi, Silas Aaron Hardoon (1851-1931) en est, à Shanghai, l'exemple accompli. Ces minorités d'intermédiaires sont en concurrence mais peuvent aussi s'allier lorsque leurs intérêts sont menacés, comme par exemple lorsque le

gouvernement britannique accède, au début du XX^e siècle, à la demande chinoise d'une réduction progressive du commerce de l'opium. Ces communautés demeurent enfin des ensembles disjoints. Parsis et Bohras (hindouistes) peuvent se joindre, à Hong Kong à des événements mondains, mais Parsis et Sindhis ne se fréquentent guère. Influents en Chine, les Indiens n'y formeront jamais un groupe national, mais resteront Parsis, Bohras, Sindhis, Sikhs, etc.

- 42 L'intuition de ces réseaux marchands immigrés, décalés par rapports aux administrateurs ou aux commerçants britanniques, à été d'investir, souvent à partir d'un commerce de niche, des entrepôts, autrement dit des points de commandement des flux du commerce mondial en Asie : Singapour, Hong Kong, Shanghai. Leur marginalité, leur faiblesse numérique, sauf dans le cas des Chinois à Singapour dans la première moitié du XIX^e siècle, n'est pas un obstacle. Ils sont peu nombreux, certes, mais influents.
- 43 L'activité commerciale de ces ports développés du moins, dans le cas de Singapour durant sa gestion par l'EIC et de Hong Kong, par l'initiative privée, se dilate et se contracte dans l'espace maritime défini par ces trois grandes métropoles portuaires sans que l'on puisse clairement identifier quel est le réseau dominant. Certes, les Chinois d'Outre-Mer y jouent un rôle prépondérant. Certes, les compagnies des Indes orientales, néerlandaises et britanniques y sont bien implantées. Certes, les puissances coloniales administreront directement. Mais dès que les Chinois se replient, l'espace commercial est occupé par les Malais. Deux modèles s'opposent en définitive, celui de villes sans territoire et de villes aux périphéries étendues. Ces deux hypothèses sont-elles vraiment exclusives ? Ceci pose au fond en termes géographiques, économiques, anthropologiques sans doute aussi la question des rapports entre la métropole portuaire et son *hinterland*.

NOTES

1. Deny Lombard, *Le carrefour javanais. Essai d'histoire globale*, Paris, EHESS, 3 vol., 1990.
2. Alain Forest, « L'Asie du Sud-Est continentale vue de la mer », in Nguyễn Thê Anh & Yoshiaki Ishizawa (éds.), *Commerce et navigation en Asie du Sud-Est (XIV^e-XIX^e siècle)*, Paris, l'Harmattan, 1999, p. 7-30. Voir aussi Pierre Yves Manguin, « Trading Ships of the South China Sea », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, volume 36, number 3; August 1993, p. 253.
3. Hamashita Takeshi, Kawakatsu Heita, *Bunmei no kaiyô shikan, a Maritime History View of Civilization*, Tokyo, Chuô kôronsha, 1997.
4. Anthony Reid montre de façon convaincante que la rapide croissance des exportations et la commercialisation intense n'a pas commencé à la fin du XIX^e siècle, durant la haute période coloniale (1870-1940), mais dès la fin du XVIII^e siècle, quand s'effondrent les monopoles européens (Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Vol. 2., *Expansion and Crisis*, Yale University Press, Oxford, 1993).
5. Cette croissance tient aussi aux changements intervenus dans la nature des produits distribués. Aux épices se substituent les produits agricoles des plantations et les matières premières en général. L'opium, est importé, en faible quantité au début, mais avec des marges très rémunératrices. Le tissu de coton est importé en Asie à partir des Indes (Coromandel). Parmi

les produits exportés : le thé. Le monopole chinois à travers Canton s'est maintenu jusque vers 1820. Le café, qui est maintenant cultivé dans l'archipel indonésien. Le sucre de canne. Le poivre, planté selon un mode intensif, avec le recours aux engrais et beaucoup de main-d'œuvre par des agriculteurs Teochew sur une vaste échelle au XIX^e siècle dans le Sud-Est du Siam, à Penang, Malacca et Singapour, entre 1790 et les années 1820. À l'intérieur de l'Asie circulent le riz et le coton : Le riz est cultivé pour l'exportation dans la plaine de Luzon entre 1820 et 1860. Mais il ne transite pas par Manille. Anthony Reid, « A New Phase of Commercial Expansion in South-East Asia, 1760-1850 », Anthony Reid (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies, Responses to Modernity in the Diverse States of Southeast Asia and Korea, 1750-1900*, Basingstoke, Macmillan, 1997.

6. Robert Y. Eng, « Chinese Entrepreneurs, the Government and the Foreign Sector : The Canton and Shanghai Silk-Reeling Enterprises, 1861-1932 », *Modern Asian Studies*, Vol. 18, n° 3, 1984, p. 353-370.

7. Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834*, Taipei, Ch'eng Wen Publishers, 1979 ; Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident, 1719-1833*, Paris EPHE, VI^e section, Centre de recherches historiques, Sevpen 1964 ; Kirti N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760*, Cambridge, Cambridge University Press, 1978.

8. Leonard Blussé, *Strange Company: Chinese Settlers, Mestizo Women and the Dutch in voc Batavia*, Dordrecht, Foris, 1988 ; Jennifer W. Cushman, *Fields from the sea : Chinese junk trade with Siam during the late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Ithaca, New York, Cornell University, 1993 ; Ishii Yoneo (ed.), *The Junk Trade from Southeast Asia*, translation from the Tosen Fusetsu-gaki, 1674-1723, Singapore, ISEAS, 1998 ; Ng Chin-Keong, *Trade and Society: the Amoy Network on the China Coast, 1683-1735*, Singapore, Singapore University Press, 1983.

9. Leonard Blussé, « No boats to China: The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635-1690 », *Modern Asian Studies*, vol. 30, 1996, p. 51-76.

10. John R. Smail, « On the possibility of an autonomous history of modern southeast Asia », *Journal of Southeast Asian History*, 1961, p. 72-102.

11. Hamashita Takeshi, Kawakatsu Heita, *Bunmei no kaiyô shikan (A Maritime History View of Civilization)*, Tokyo, Chuô kôronsha, 1997), en particulier sa préface p. 3-15.

12. Wang Gung-wu. *China and the Chinese Overseas*, Singapore, Times Academic Press, 1991, p. 70-101.

13. Leonard Blussé, « Chinese Century, The Eighteenth Century in the China Sea Region », *Archipel*, 58, Paris, 1999, p. 107-130.

14. Peter Borschberg, « Portuguese, Spanish and Dutch Plans to construct a Fort in the Strait of Singapore, ca 1584-1625 », *Archipel* 65, 2003, p. 55-88. Voir aussi Malcolm H. Murfett, John N. Miksic, Brian P. Farrell & Chiang Ming Shun, *Between Two Oceans: A Military History of Singapore From First Settlement to Final British Withdrawal*, Singapore, Oxford University Press, 1999.

15. Cité in Colin Macmillan Turnbull, *A History of Singapore, 1819-1988*, Oxford, Oxford University Press, 1999.

16. Le terme piraterie est lourdement connoté. Dans son acception occidentale, il renvoie à des activités de voleurs enfreignant les lois de leur propre pays. Est-ce le mot correct pour désigner les attaques en mer des navires de commerce en Asie du Sud-est ? La plupart des tribus sont maîtres chez elles, c'est-à-dire dans des ces domaines riverains des fleuves ou de la mer. Cf. Nicholas Tarling, *Nations and States in Southeast Asia*, Cambridge University Press, 1998.

17. Penang, Malacca et Singapour, administrés par l'EIC à partir de 1826.

18. William T. Hornaday, *Two Years in the Jungle, the Experiences of a Hunter and Naturalist in India, Ceylon, the Malay Peninsula and Borneo*, New York, Charles Scribner's son, 1885. Cité in Maya Jayapal, *Old Singapore*, Oxford University Press, 1996.

19. Canton, Amoy, Fuzhou, Ningbo, et Shanghai.

20. W.Gregg Huff, *The Economic Growth of Singapore*, Cambridge University Press, 1996, p. 21.

21. Wong Lin-ken, « Commercial Growth before the Second World War », in Chew and Lee (ed.) a History of Singapore, Oxford, Oxford University Press, 1997, p. 61.
22. Lee Poh-Ping, *Chinese Society in XIXth Century Singapore*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1978.
23. C'est la thèse de Mak Lai-fang, *The sociology of Secret Societies : a Study of Secret Societies in Singapore and Peninsular Malaysia*, New York, Oxford University Press, 1991.
24. Memorandum of Mitchell, 28 December 1850, C.O.129/34.
25. De 1851 à 1872, 320.000 Chinois ont été transportés à l'étranger comme coolies via Hong Kong. L'activité est lucrative. Les marchands chinois dominant cette activité empochent 350 à 400 yuans par travailleur, alors que le coût est de 117 à 190 yuans. Cf. Hosea Ballou Morse, *The International Relations of the British Empire*, Vol. 2, p. 402-403.
26. Ninian Smart, *The World's Religions : Old Traditions and Modern Transformations*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 100.
27. Roger. Ballard, « The Political Economy of Migration : Pakistan, Britain, and the Middle East » in Eades, Jerry (ed), (1987), *Migrants, Workers, and the Social Order*, London, Tavistock Publications, p. 21.
28. Kanwal Naraim Vaid, *The Overseas Indian Community in Hong Kong*, Hong Kong, Centre of Asian Studies, 1972, p. 12.
29. Yan Kejia, citant Guha, «^e1970, Parsi Seths as entrepreneurs, 1750-1850^e», *Economic and Political Weekly*, vol. 5, n° 35.
30. Yan Kejia, Parsis in the Opium trade in China, <http://www.asianscholarship.org/publications/papers/Kejia%20Yan%20-%20Parsis%20in%20the%20Opium%20Trade.doc>, consulté le 20.12.04.
31. Trois types d'opium sont mis en vente sur le marché chinois : Patna (Bengale), Malwa (Inde occidentale) et turc. L'opium du Bengale, sous ses deux dénominations Patna ou Bénarès, est le seul opium que les navires licenciés par l'EIC peuvent transporter.
32. Horsea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. III, p. 215.
33. Horsea Ballou Morse, *op. cit.*, p. 91.
34. La roupie (le terme dérive de « rupa » qui signifie argent). La « Company Rupee » de 1835 contenait 165 grains d'argent et 15 grains d'alliage. La roupie indienne sera acceptée à Hong Kong jusque dans les années 1860, lorsqu'elle sera supplantée par le dollar d'argent qui a la faveur des Chinois.
35. Barbara Sue White, *Turban and Traders, Hong Kong Indian Communities*, Hong Kong, Oxford University Press, 1994, p. 5.
36. *Ibid.*
37. Kirti N. Chaudhuri, « Foreign Trade and Balance of Payments, 1757-1947 », in D. Kumar (ed.), *The Cambridge History of India, II, Circa 1757-c. 1970*, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, p. 864.
38. Maggie Keswick (ed.), *The Thistle and the Jade*, Hong Kong, Mandarin Publishers, 1982, p. 14.
39. La présence indienne à Hong Kong et en Chine est faussée par le grand nombre de militaires (Ghurkas et Sikhs). En 1931, un tiers de la communauté indienne de Hong Kong est constitué de soldats. 7.000 à 8.000 Indiens résident en Chine et à Hong Kong à cette époque, faisant des Indiens la 4^e communauté après les Japonais les Russes et les Britanniques. Cf. Claude Markovits, « Indian Communities in China, c. 1842-1949 », in Bickers and Henriot (eds.), *op. cit.*, p. 50.
40. Frank Welsh, *A History of Hong Kong*, London, Harper Collins, 1977, p. 297.
41. Marie-Claire Bergère *Histoire de Shanghai*, Paris, Fayard, 2002, p. 17.
42. C'est sans doute avec le livre de Linda Cook Johnson, *Shanghai : from Market Town to Treaty Port, 1074-1858*, qui replace l'interaction entre les systèmes économiques chinois et étrangers dans une perspective historique longue, que la thèse de Rhoads Murphey « The Outsiders: The

Western Experience in India and China », Ann Arbor, University of Michigan Press, 1977) se trouve remise en question.

43. Cité in Lu Hanchao, « Arrested development, cotton and cotton market in Shanghai, 1350-1843 », *Modern China*, vol. 18, n° 4, octobre 1992.

44. Cf. Kwan Man-bun, « Mapping the Hinterland: Treaty Ports and Regional Analysis in Modern China » in Gail Hershatter, Emily Honig, Jonathan N. Lipman, and Randall Ross (eds), *Remapping China: Fissures in Historical Terrain*, Stanford, Stanford University Press, 1997, p. 181-193.

45. Le terme Juif baghdadi désigne à Bombay, des Juifs arabophones originaires de Syrie et de différentes parties de l'Empire ottoman, d'Aden et du Yémen, ainsi que d'autres communautés juives non arabophones issues de Perse et d'Afghanistan. Cf. Chiara Betta, in Bickers, Robert & ChristianHenriot, *New Frontiers: Imperialism's New Communities in East Asia, 1842-1953*, Manchester University Press, 2000, p. 39, citant Thomas A. Timberg : « Baghdadi Jews in Indian Port cities », in Thomas A. Timberg, (ed.), *Jews in India*, New Dehli, Vikas Publishing House, 1986.

46. Secte chiite chassée de Perse et réfugiée en Inde.

47. Chiara Betta, in Bickers & Henriot, *op. cit.*, p. 41-42.

48. Leur intégration eut cependant des limites : ils ne sont pas admis, à de très rares exceptions près, dans les club britanniques : leur intégration est entravée parce qu'ils sont perçus comme orientaux et aussi en raison d'un antisémitisme latent dans certaines couches de la communauté britannique, Chiara Betta, *op. cit.* p. 49.

49. Jael Silliman, « Crossing Borders, Maintaining Boundaries : The Life and Times of Farha, A Woman of the Baghdadadi Jewish Diaspora », *Journal of Indo-Judaic Studies*, Vol. 1, 1998.

AUTEUR

FRANÇOIS GIPOULOUX

CNRS/CECM