



HAL
open science

L'Australie Occidentale (Western Australia), un siècle d'ouverture sur le bassin de l'océan Indien

Jérôme Dorvidal

► **To cite this version:**

Jérôme Dorvidal. L'Australie Occidentale (Western Australia), un siècle d'ouverture sur le bassin de l'océan Indien. Carnets de Recherches de l'océan Indien, 2018, Espaces insulaires de l'océan Indien. Les mutations contemporaines, 1. hal-02474950

HAL Id: hal-02474950

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02474950>

Submitted on 11 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'Australie Occidentale (Western Australia), un siècle d'ouverture sur le bassin de l'océan Indien*

Western Australia, A century of opening on the Indian Ocean basin

Résumé

Jadis lointaine colonie pénitentiaire de l'Empire Britannique, l'État de l'Australie Occidentale n'est plus tout à fait une province isolée, rurale et provinciale depuis son entrée dans la Fédération australienne en 1901. La mutation contemporaine de ce territoire et celle de ses pôles urbains de Perth et Fremantle, est incontestablement liée à sa façade océanique. Avec le recul, l'océan Indien a été pendant un siècle l'interface avec le reste du monde, le vecteur du développement qu'il s'agisse des échanges commerciaux, des développements industriels, du tourisme balnéaire, de la politique de défense ou d'autres aspects touchant les échanges humains dans un État largement désertique. Retracer un siècle de changements considérables, un siècle d'ouverture progressive sur l'océan Indien, tel est le leitmotiv de cette étude historique sur l'Australie Occidentale au XX^e siècle.

Mots-clés

Australie Occidentale, histoire contemporaine, pôles urbains, littoral

Summary

Formerly distant penal colony of the British Empire, the State of the Western Australia is not any more an isolated province, rural and provincial province since its entrance to the Australian Federation in 1901. The contemporary evolution of this territory and that of its urban centres of Perth and Fremantle is unmistakably connected to its oceanic facade. With hindsight, the Indian Ocean was during a century the interface with the rest of the world, the vector of the development that it is trade, industrial developments, seaside tourism, defence policy or other aspects affecting the human exchanges in a widely desert State. To present a century of considerable changes, a century of progressive opening on the Indian Ocean, such is the leitmotiv of this historic study on Western Australia in the XXth century.

Keywords

Western Australia, Contemporary History, Urban Centres, Oceanic Facade

* DORVIDAL Jérôme,
Docteur en Histoire, chercheur associé au CRESOI, enseignant à la Faculté de Droit et
d'Economie de l'Université de la Réunion

Jadis lointaine colonie pénitentiaire de l’Empire britannique, l’État de l’Australie Occidentale (Western Australia) était encore une province isolée, rurale et provinciale lors de son entrée dans la Fédération australienne en 1901. La mutation contemporaine de ce vaste territoire, et celle de ses pôles urbains de Perth et Fremantle, est incontestablement liée à sa façade océanique. Avec le recul, l’océan Indien a été l’interface de l’Australie Occidentale avec le reste du monde, le vecteur du développement qu’il s’agisse des échanges commerciaux grâce à la construction des infrastructures portuaires, de l’arrivée des migrants européens, de l’essor des activités industrielles et des exportations de minerais, de la politique de défense navale, de la multiplication des échanges culturels, de l’apport du tourisme balnéaire... et bien d’autres aspects touchant les échanges humains dans un Etat largement désertique.

De l’importance de la façade maritime

Perth, la capitale de l’Australie Occidentale, a longtemps été l’une des villes les plus isolées dans le monde, Brisbane, Sydney ou Melbourne se trouvant « de l’autre côté », sur la façade orientale du Cinquième Continent. Un simple regard sur une carte permet d’apprécier la distance qui sépare Perth de Canberra, la capitale de la nation, exactement 3080 kilomètres... Si l’Australie est certainement un « géant du Pacifique »¹, cette expression nous conduirait presque à oublier que l’océan Indien borde son littoral occidental et qu’un tiers de la superficie du vaste pays est entouré par ses eaux tempérées. Cet article tient à souligner l’importance d’un tel rééquilibrage géographique... surtout que l’Histoire moderne de l’Australie Occidentale commence aussi par l’océan Indien. Les premiers navigateurs européens à découvrir les rivages de cette terre inconnue ont été les Hollandais, le 26 octobre 1616, avec l’accostage à « Cap Inscription » de l’Eendracht sous le commandement de Dirk Hartog. Il existe une preuve matérielle de cet évènement historique : une assiette en étain avait été clouée sur un poteau en 1616 et elle fut trouvée par l’explorateur français Louis de Freycinet qui la présenta à son retour à Paris en 1818 à l’Académie française². Au milieu du XVII^e siècle, la partie occidentale du continent australien a été représentée sous une forme inachevée dans la cartographie européenne par l’appellation de « Nouvelle-Hollande », une terre méconnue à l’autre extrémité de la colonie britannique de Nouvelles-Galles du Sud. Inachevée, l’expédition maritime l’était souvent en raison des courants marins, des cyclones et des récifs : le premier rapport des Européens avec ce littoral a été périlleux au regard des nombreux naufrages recensés (plus de 1400 entre 1656 et 1942³). Présents dans l’océan Indien, les Français s’intéressèrent au XVIII^e siècle à cette façade maritime : le navigateur Louis Aleno de Saint-Aloüarn prit possession de l’île de Dirk Hartog, le 28 mars 1772, au nom du roi Louis XV,

¹ H. Coutau-Begarie, *Géostratégie de l’Océan Indien*, Paris, Bibliothèque stratégique, 1993, p. 301 ; X. PONS, *Le Géant du Pacifique*, Paris, Economica, 1988, 265 pages.

² Western Australian Maritime Museum, Fremantle.

³ S. Kenderline, *Shipwrecks 1656-1942. A guide to historic wreck sites of Perth*, Department of Maritime Archaeology, WA Museum. Fremantle, 1995.

comme l'indiquait un document d'annexion dans une bouteille enterrée sur l'île¹. Sous l'impulsion du Premier consul, Napoléon, les Français conduisaient une expédition scientifique menée par Nicolas Baudin et Jacques Hamelin : le Géographe et le Naturaliste quittèrent l'Île de France (Maurice) en mars 1801 pour atteindre « Geographe Bay » sur la façade maritime occidentale du grand continent australien en juin de la même année². Hollandais, Français... et pourtant, la colonisation entière de ce territoire fut l'œuvre des Britanniques. À partir de Sydney, une exploration de la façade maritime de la région méridionale de « King George Sound » fut entamée en 1827 afin de développer un nouvel établissement pénitencier³. En 1829, le capitaine James Stirling se déclarait gouverneur de la « Colonie de la rivière Swan » (document 1)... la « Rivière du Cygne » en hommage à la présence en nombre de cygnes noirs. Abritant 1500 habitants en 1832, la petite colonie adopta le nom de Western Australia. Un point d'ancrage sur la façade de l'océan Indien assurait de belles perspectives commerciales pour des échanges avec Maurice et l'Inde. Il est vrai que la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud (Sydney) avait entretenu tôt des relations commerciales avec l'Inde puisque la première exportation de son charbon fut pour le « Joyau de l'Empire », en 1801⁴ ; dans cet échange transocéanique, des chevaux élevés en Australie étaient aussi acheminés vers l'Inde pour couvrir les besoins de son armée.

Document 1 : Colonie de la rivière Swan (undentified, copie de 1851)



Dès les prémices de la colonisation britannique, la sécurité des échanges commerciaux dans l'aire régionale était assurée par la flotte de Sa Majesté, la plus puissante du monde. De l'Afrique du Sud à l'Australie, de l'Inde à Singapour, cet océan

¹ Western Australian Maritime Museum, Fremantle.
² S. Hunt, P. Carter, *Terre Napoléon : Australia Through French Eyes 1800-1804*, The Australian Houses Trust, Canberra, 1999, p. 16-17.
³ T. Stannage, *New History of Western Australia*, Perth, UWA, 1981, p. 77.
⁴ R.N. Gosh, M.A.B. Siddique, « Some Aspects of Indo-Australian Economic Relations », in Collectif, *External Powers in the international Relations of the Southern Hemisphere*, Perth, UWA, 1996, p. 43.

était considéré comme un « Lac Anglais »¹. La seule nation susceptible d’inquiéter les habitants de la petite colonie était la France, ancienne rivale et puissance coloniale dont la flotte de guerre s’était reconstituée... mais qui heureusement s’était rapprochée de la Mère Patrie sous la Restauration, comme à Navarin où lors de la bataille navale, les deux flottes anglaises et françaises combattirent côte à côte. Espace maritime désormais sans puissance susceptible de les inquiéter, les Australiens ont pris l’habitude de ne pas porter une attention particulière à l’océan Indien, privilégiant le développement intérieur et l’exploration d’un gigantesque territoire désertique. Au milieu du XIX^e siècle, la colonie de Western Australia poursuit son accroissement autour d’une économie rurale basée principalement sur le blé et la laine. À cette époque, le premier port d’importance demeurait Albany, sur la façade maritime sud.

L’âge d’or d’Albany

La petite ville d’Albany de cette région côtière découverte en 1791 par le Capitaine George Vancouver connut une période de prospérité grâce au commerce luxuriant de la pêche à la baleine à partir des années 1830 jusqu’à la Première Guerre mondiale. Les baleiniers de tous les pays, en provenance de France, de Grande-Bretagne ou des Etats-Unis croisaient dans les eaux de l’Australie Occidentale, occasionnant souvent des frictions entre les marins en compétition ; en 1845, plus de trois cents embarcations longèrent le littoral en dépit des efforts du gouverneur James Stirling pour restreindre le nombre des navires étrangers devenus indésirables. En dépit de la découverte du pétrole en Amérique et son effet immédiat, un ralentissement brutal de cette économie maritime, le gouvernement accordait en 1912 une licence d’exploitation de la pêche à la baleine à une compagnie norvégienne désireuse d’opérer dans la région d’Albany où environ 4 000 de ces mammifères marins furent capturés jusqu’en 1916. Ainsi, pendant quatre-vingt ans, l’activité maritime était au cœur d’une économie régionale étroitement associée au développement du port d’Albany, une richesse affichée sur les façades somptueuses des bâtiments d’époque coloniale comme la Maison Hassell ou la Maison Cheyne, du nom de l’industriel exploitant l’huile précieuse extraite des cétacés (The Cheynes Beach Whaling Station)².

Albany fut aussi au cœur d’un événement international en devenant l’une des étapes de la croisière autour du monde de la flotte de guerre américaine du Président Roosevelt³. Le 11 septembre 1908, la majeure partie de la population de l’État se pressa pour venir accueillir une flotte alliée composée de soixante navires de combat. Parades, défilés, bals... l’accueil des Australiens aux officiels et aux marins américains fut extrêmement chaleureux comme en témoigne le programme officiel (document 2).

¹ R.T. Appleyard, « The Influence of Australia in the Indian Ocean Region » in *Les Relations Internationales dans l’Océan Indien*, Actes du Colloque International tenu à Saint-Denis de La Réunion, Université de La Réunion, CERIGOI, 1993, p. 99-100.

² H.H. Wilson, *Albany Sketchbook*, Rigby, 1975, p. 28.

³ J. R. Rekner, *Teddy Roosevelt’s Great White Fleet*, Bluejacket Books, Annapolis, 1988, 221 p.

Document 2 : Le programme de la réception (Perth, Sands & McDougall, 1908)



Ce programme de quinze pages, décoré avec soin, contenait des photos aériennes, un plan des sites de la ville, le détail des festivités comme l'illumination de la flotte de guerre stationnant une semaine dans la baie de King George Sound, le discours officiel de bienvenue à la « Rotonde », le concert en plein air, la parade de 2 500 hommes en uniforme et l'annonce du grand bal de l'Hôtel de Ville du 16 septembre. Le plus impressionnant demeurerait sûrement cette vision de gigantesques « monstres de métal » sur la mer, ces cuirassés et ces destroyers américains peints en blanc dans un souci de maintenir la paix et formant « *le plus grand spectacle sur Terre* » selon la presse locale. En fait, cet évènement était de nature à rassurer la population australienne inquiète des progrès du Japon après son *écrasante défaite navale* sur la Russie dans la guerre de 1905. Comment ne pas se réjouir de l'effervescence affichée par une telle solidarité anglo-saxonne ? Avant même de répondre à l'invitation du Maire, chaque habitant d'Albany se préparait à recevoir dans son foyer la visite d'un marin américain. Et comment ne pas apprécier le soutien du Président américain à politique de la race blanche déjà en vigueur en Australie (White Australian Policy) ?⁴... lorsqu'on vit dans une région isolée, face à une Asie démesurément inquiétante.

Albany connut enfin un autre grand moment dans son histoire maritime en 1914 au moment du départ des soldats australiens pour la Première Guerre mondiale. Le rassemblement des forces militaires australiennes et néo-zélandaises s'opérait ici le 1^{er} novembre 1914 soit 7 800 chevaux, 20 528 hommes et 38 navires dédiés au transport de troupes, le tout formant le plus grand convoi dans l'histoire de l'océan Indien. Le site géographique de King George Sound présentait bien des avantages : une baie à l'abri des regards indiscrets, une eau profonde susceptible d'accueillir toute une armada, une localisation excentrée permettant d'entrer dans l'océan Indien

⁴ M. Lake, H. Reynolds, *Drawing the Global Clour Line : White Men's Countries and the International Challenge of Racial Equity*, Cambridge University Press, 2009, p. 190-209.

tout en se prémunissant d’une attaque-surprise et des falaises environnantes pouvant cacher la fumée noire des imposants navires de guerre¹. Avec le grand départ vers le front de l’ouest des jeunes hommes de la nation, l’âge d’or d’Albany venait de s’achever au profit de Fremantle, sur la façade maritime ouest de l’Australie Occidentale.

Fremantle : des troubles sur les quais

En 1885, un évènement d’une importance déterminante devait bouleverser l’histoire de l’Australie Occidentale : la découverte de l’or. Entre 1890 et 1893, l’extraction de pépites d’or à Kalgoorlie et Coolgardie, dans la région des Goldfields, attira les prospecteurs et les mineurs du monde entier. Aucune colonie britannique n’a connu un essor aussi rapide ou bénéficié d’une aussi grande prospérité matérielle que l’Australie Occidentale entre 1890 et 1900. Alors que le monde occidental traversait sa première grande dépression économique, la région urbanisée autour de Fremantle et Perth passait de 47 000 habitants à 179 000 habitants en une décennie. Grâce à l’ouverture du Canal de Suez, Fremantle devenait le point d’entrée des migrants européens dans la colonie australienne ; rien que pour l’année 1904, 46 633 migrants italiens débarquèrent ici².

L’essor des infrastructures portuaires accompagna ce développement économique : en 1901, il n’y avait que trois jetées au bout du Quai Victoria et en 1904, la compagnie maritime décida le lancement de quatre autres jetées, « chacune d’une longueur de plus de 304 pieds »³. Comme l’écrivait le Major Piesse, Directeur de l’Intelligence militaire à Melbourne en 1920, « Fremantle est le premier port de référence sur cette façade du continent pour les marins étrangers »⁴. Mais avec le retour des soldats australiens dans leur patrie en 1919, la compétition pour l’emploi devenait tendue dans l’industrie locale, y compris sur les docks de Fremantle. La présence d’une main-d’œuvre étrangère, bon marché, malléable, exaspérait les ouvriers syndiqués soucieux de préserver leur salaire et leurs conditions de travail. Surtout, les non-syndiqués (dénommés « nationaux ») étaient systématiquement employés lors des grèves sur les docks pour le déchargement des navires. La « bataille des barricades » fut ainsi déclenchée à l’occasion du déchargement d’un navire, le Dimboola, en quarantaine en raison d’une suspicion de grippe espagnole. Un déchainement de violence s’amorça le 4 mai 1919 lorsque les dockers « nationaux », sous l’influence des propriétaires de navires et des casseurs de grèves (strike-breakers) tentèrent de décharger ce navire suspect avant la fin de la quarantaine et ceci, malgré

¹ J. Dorvidal, « Un si grand péril : la traversée de l’océan Indien par les troupes australiennes et néo-zélandaises en novembre 1914 », Collectif, *La Première guerre mondiale dans l’océan Indien*, CRESOI, 2015, p. 237-252.

² J. Dorvidal, « Migrants et prisonniers : Italiens, Slaves, Allemands et Autrichiens en Australie Occidentale en 1914 », *Revue Historique de l’Océan Indien*, n°14, St-Denis, 2017, p. 65.

³ J. K. Ewers, *The Western Gateway: History of Fremantle*, UWAP, 1972, Perth, p. 146.

⁴ Lettre du Major Piesse, janvier 1920, Australian Archives-Military Intelligence, ref. 1/2/780.

l'opposition physique des dockers syndiqués. Une grande confusion régnait alors sur les quais où se mêlait dans une gigantesque bataille entre 3 000 et 4 000 personnes¹ : dockers, policiers, agitateurs révolutionnaires, militaires revenus du front² et special constables, des agents rémunérés par la police pour le maintien de l'ordre³. Au bilan, une centaine de blessés, dont 7 grièvement, 26 parmi les forces de l'ordre⁴, et un mort, le malheureux Tom Edwards qui frappé à la tête, décéda trois jours plus tard ; une statue à son effigie se trouve aujourd'hui à Kings Square, non loin de l'emplacement où il est tombé il y a bientôt un siècle. Après l'intervention du Premier de l'Etat, des négociations furent entamées par le biais d'un « comité paritaire » associant toutes les parties concernées par ce conflit social. Après ce déchainement de violences, le calme finit par revenir sur les quais de Fremantle, mais les divisions idéologiques étaient toujours aussi vivaces dans l'entre-deux-guerres (1919-1939).

Pendant la Guerre du Pacifique, Fremantle connut une nouvelle agitation avec l'arrivée des soldats américains en 1942, surtout des sous-marinières en raison de l'implantation ici d'une discrète base sous-marine au nord des docks (North Quay). Beaucoup moins discrète, la présence de 8 000 hommes de l'US Navy jusqu'en 1945 ne pouvait passer inaperçue par les habitants de Fremantle. Au-delà des succès militaires de ces sous-marins contre la Marine nippone, une part non négligeable du travail du commandant de la base navale consistait à fournir de l'agrément aux équipages américains et à se préoccuper de l'ouverture d'espace de détente : plusieurs cinémas, une cafétéria pouvant accueillir 400 personnes sur le Quai Victorin, des salons privés comme le Phyllis Dean Service Club⁵. Le caractère accueillant de la population locale incita les Américains à considérer la ville portuaire comme « la plus récréative de l'hémisphère sud »⁶. Il est vrai que le centre-ville, surnommé dans la culture locale Freo et ses rues parsemées de clubs et de restaurants, prospéra grâce aux dollars de l'Oncle Sam. Toutefois, des frictions éclatèrent inévitablement entre les jeunes Australiens et les soldats américains autour de rivalités amoureuses, occasionnant des nuits agitées pour les forces de police et des incidents plus ou moins sérieux, en particulier en avril 1944 avec des rixes mêlant une centaine de personnes. À l'image des stars du cinéma d'Hollywood, les soldats américains bénéficiaient d'une certaine

¹ B. Griffiths, *Wharfies : A Celebration of 100 Years on the Fremantle Waterfront*, Platypus, 1989, p. 96.

² Pour les vétérans de la Grande Guerre, le radicalisme des partisans de la Révolution russe de 1917 était une insulte au patriotisme et aux valeurs démocratiques défendues si chèrement par les armes.

³ Dans les archives municipales de Fremantle, des fichiers de la police indiquent les rémunérations versées à ces « agents spéciaux » sur des bordaux comptables, « Fremantle Wharf Lumpers dispute 1919 / Reports on conflict between Police and Lumpers, Western Australian Police, Colonial Secretary's Department, 1919.

⁴ The Fremantle Wharf Crisis of 1919, Australian Labor Federation, 1920, Perth, p. 23.

⁵ J. Dorvidal, « Fremantle 1942 : une base alliée majeure en Australie Occidentale », *Guerres Mondiales et Conflits contemporains*, n°246, avril 2012, p. 103.

⁶ C. A. Lockwood, *Sink 'Em All*, New-York, Dutton and Co, 1951, p. 387.

aura, de beaux uniformes, plus soignés, mieux taillés¹, d’une solde supérieure à la moyenne, bref, d’un charme apprécié par plus d’une femme australienne pendant cette amicale invasion à Fremantle comme en témoigne le nombre de mariages, plus de 400 entre 1942 et 1945... et le nombre de divorces en 1946 et 1947 après le retour des soldats australiens dans leur foyer.

La ruée vers le sable blanc

À l’instar de Manly, près de Sydney, la popularité des plages australiennes n’est plus à démontrer. Pays de migrants, dans la culture nationale australienne, la plage est un repère historique et culturel où l’on retrouve toutes les communautés. Si la baignade était plutôt rare au XIX^e, le début du siècle suivant a été marqué par un engouement populaire pour le bord de mer, d’abord vers les plages de Sydney dans les années 1905-1906, puis peu de temps après, en Australie Occidentale². Phénomène de masse, les premières baignades n’étaient pas sans risque au regard du nombre enregistré de noyés, le premier incident étant enregistré officiellement ici en 1905³. Sur les plages de Fremantle, à Cottesloe comme à Scarborough, des citoyens vigilants organisèrent sans attendre la surveillance des baigneurs en difficulté, avant la création du premier club de sauveteurs en mer en 1909. Dès lors, les premières planches de surf (boards), un modèle en provenance d’Hawaï, ont été associées au sauvetage en mer avant la Grande Guerre avant que cette pratique ne devienne l’un des passe-temps favoris des Australiens dans les décennies suivantes. Ces planches en bois, de par leurs dimensions et leurs poids, nécessitaient un endroit pour leur dépôt ce qui en fait a favorisé l’essor des « clubs » de sauveteurs en mers. Ces derniers demandaient une adhésion à leurs membres pour profiter de ce service de proximité, le stockage de ces accessoires ludiques. En raison du trafic, il a été nécessaire d’aménager le littoral en créant des promenades arborées pour se protéger du soleil et favoriser aussi la pratique du sport (marche, footing). D’autres aménagements suivirent : la construction d’aires de jeux dont un « Luna Park » à Scarborough dans les années 30, un service de bus entre Perth et le littoral mis en place (1927), des aires commerciales avec l’installation d’un drugstore à Osborne Park ou la construction d’un hôtel à Scarborough pour les touristes (1938). La colonisation du front de mer se poursuit tout comme la hausse du coût des propriétés immobilières qui n’a jamais vraiment cessé de décliner depuis...

Conclusion

En définitive, un éclairage sur les temps forts de cette relation entre les Australiens de l’Ouest et leur façade océanique permet de mieux comprendre l’essor

¹ A. Barker, L. Jackson, *Fleeting Attraction: A social history of American Servicemen in Western Australia during the Second World War*, UWAP, 1996.

² L. Huntsman, *Sands in Our Soul: The Beach in Australian History*, MUP, 2004, p. 76.

³ A. D. Short, *Beaches of the Western Australian Coast*, SUP Marine Studies, Sydney, 2005, p. 53.

d'un bassin humain parmi les plus dynamiques aujourd'hui dans l'océan Indien. Retracer un siècle de changements considérables entre les années 1830 et 1930, un siècle d'ouverture progressive sur l'océan, telle était l'ambition de cette étude historique portant sur l'Australie Occidentale.

Bibliographie

- Appleyard, R.T., « The Influence of Australia in the Indian Ocean Region » in *Les Relations Internationales dans l'Océan Indien*, Actes du Colloque International tenu à Saint-Denis de La Réunion, Université de La Réunion, CERIGOI, 1993, p. 99-100.
- Barker, A., Jackson, L., *Fleeting Attraction: A social history of American Servicemen in Western Australia during the Second World War*, UWAP, 1996.
- Coutau-Begarie, H., *Géostratégie de l'Océan Indien*, Paris, Bibliothèque stratégique, 1993, p. 301.
- Dorvidal, J., « Fremantle 1942 : une base alliée majeure en Australie Occidentale », *Guerres Mondiales et Conflits contemporains*, n°246, avril 2012, p. 103.
- , « Migrants et prisonniers : Italiens, Slaves, Allemands et Autrichiens en Australie Occidentale en 1914 », *Revue Historique de l'Océan Indien*, n°14, St-Denis, 2017, p. 65.
- , « Un si grand péril : la traversée de l'océan Indien par les troupes australiennes et néo-zélandaises en novembre 1914 », Collectif, *La Première guerre mondiale dans l'océan Indien*, CRESOI, 2015, p. 237-252.
- Ewers, J. K., *The Western Gateway: History of Fremantle*, UWAP, 1972, Perth.
- Gosh, R.N., Siddique, M.A.B., « Some Aspects of Indo-Australian Economic Relations », in Collectif, *External Powers in the international Relations of the Southern Hemisphere*, Perth, UWA, 1996, p. 43.
- Griffiths, B., *Wharfies: A Celebration of 100 Years on the Fremantle Waterfront*, Platypus, 1989.
- Hunt, S., Carter, P., *Terre Napoléon : Australia Through French Eyes 1800-1804*, The Australian Houses Trust, Canberra, 1999.
- Huntsman, L., *Sands in Our Soul : The Beach in Australian History*, MUP, 2004.
- Kenderline, S., *Shipwrecks 1656-1942. A guide to historic wreck sites of Perth*, Department of Maritime Archaeology, WA Museum. Fremantle, 1995.
- Lake, M., Reynolds, H., *Drawing the Global Clour Line: White Men's Countries and the International Challenge of Racial Equity*, Cambridge University Press, 2009.
- Lockwood, C. A., *Sink 'Em All*, New-York, Dutton and Co, 1951.
- Pons, X., *Le Géant du Pacifique*, Paris, Economica, 1988, 265 p.
- Rekner, J. R., *Teddy Roosevelt's Great White Fleet*, Bluejacket Books, Annapolis, 1988, 221 p.
- Short, A. D., *Beaches of the Western Australian Coast*, SUP Marine Studies, Sydney, 2005.
- Stannage, T., *New History of Western Australia*, Perth, UWA, 1981.
- The Fremantle Wharf Crisis of 1919, Australian Labor Federation, 1920, Perth.
- Wilson, H.H., *Albany Sketchbook*, Rigby, 1975.