

François Drémeaux

LES MESSAGERIES MARITIMES  
À HONG KONG

1918-1941



ISBN 979-10-91328-18-0

© Éditions GOPE, 435 route de Crédoz, 74930 Scientrier, avril 2014

Relecture, correction : David Magliocco, Isabelle Dutry

Couverture : Christophe Porlier

Crédit photographique : French Lines, François Drémeaux

Le code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

## INTRODUCTION

### Les Messageries Maritimes et Hong Kong au sortir de la guerre

La Première Guerre mondiale laisse les Messageries Maritimes exsangues. Un peu plus de 41 % des navires ont été détruits en quatre ans, et peu de nouveaux bâtiments sont venus pallier ces disparitions. En 1919, la flotte n'a récupéré que 74 % de son tonnage de 1914. Les bâtiments survivants sont vieux, à la limite de l'obsolescence ou usés par une utilisation excessive. Financièrement, la situation n'est guère plus avantageuse. La compagnie est lourdement endettée. Un accord provisoire est mis en place à la hâte, en attendant l'aboutissement de nouvelles négociations. Il est nécessaire de s'attarder un peu sur la nouvelle convention signée le 29 décembre 1920, qui marque toute la période et consacre le principe de la séparation des services contractuels et des services commerciaux libres. Il existe à partir de cette date une entreprise du nom de Société des services contractuels des Messageries Maritimes et une autre nommée Compagnie des Messageries Maritimes qui assure la gérance de la première. Le service contractuel lie l'État avec l'armateur qui s'engage à assurer un certain nombre de services publics sur des lignes de navigation : continuité territoriale avec les colonies, transport du courrier, etc. L'aspect postal de ce service permet d'attribuer le nom de *Courriers* aux navires qui l'assurent ; ce sont les paquebots qui font la réputation de la compagnie. En échange, cette société ne supporte pas les risques financiers inhérents à ces lignes dont le circuit est dicté par des besoins plus politiques qu'économiques. En cas de bénéfices, la Compagnie des Messageries Maritimes en touche 20 % et dans le cas contraire, l'État prend en charge les pertes... Tout cela n'empêche pas la Compagnie d'avoir ses propres lignes, différentes ou similaires, sur lesquelles elle agit comme n'importe quelle entreprise privée ; ce sont les cargos qui transportent essentiellement du fret et très peu de passagers. Évidemment, ces navires bénéficient des structures mises en place pour le service contractuel. Dans les faits, il y a très peu de changements pour les agences qui doivent accueillir avec les mêmes égards cargos et Courriers. En revanche, l'agent doit distinguer leur gestion sur le papier, ce qui provoque parfois quelques complications.

Après la guerre, c'est donc une flotte des Messageries Maritimes réduite et infirme qui visite Hong Kong avec plus ou moins de régularité. Économiquement, le port anglais n'a pas été épargné par le conflit ; le trafic global est passé de 38 millions de tonneaux\* en 1913 à 29,5 en 1918. L'agent tente de faire face aux impératifs quotidiens nés du conflit mondial et de sa résolution, et il constate : « La réquisition totale des flottes marchandes par les gouvernements alliés, la diminution du tonnage disponible par suite de la guerre sous-marine, [...] ont contribué à centraliser les exportations de denrées et matières premières entre les mains des gouvernements pour les besoins du ravitaillement. » Les Messageries Maritimes à Hong Kong ont donc une marge de manœuvre très limitée.

La dernière année de guerre est particulièrement difficile car en février 1918, la réquisition générale succède aux réquisitions et affrètements individuels. La gestion de l'agence passe sous la tutelle du consulat de France qui assure le paiement de toutes les dépenses nécessaires au fonctionnement de l'escale (vivres, eau, charbon, etc.). Les bureaux de correspondants de la Compagnie qui dépendent de Hong Kong (Canton, Manille, Macao, Amoy, Swatow et Foochow\*\*) doivent accepter les conditions imposées par ce nouveau régime. De 1914 à 1917, le nombre de touchées\*\*\* a oscillé légèrement entre 48 et 40 pour sombrer à 11 en 1918, auquel il faut ajouter 10 navires réquisitionnés. Le trafic des passagers, quant à lui, est alors réduit au minimum. Quelle que soit la destination, les passages\*\*\*\* chutent de 3 361 en 1914 à 606 en 1918, dont 40,5 % sont réquisitionnaires. La signature de l'armistice ne remet pas tout en marche... En 1919, on ne compte que huit touchées dont deux de navires réquisitionnés ; mais les passages connaissent une hausse sensible avec 1 385 clients, et il n'y a plus que 13,2 % de passagers réquisitionnaires. Peu à peu, le consulat de France passe la main. 1919 est donc une année de transition.

À cette époque, l'agence côtoie un réseau français très modeste à Hong Kong. Le 24 décembre 1919, le consul de France explique que

---

\* **Tonneau** : unité internationale de volume utilisée pour déterminer le jaugeage des navires et valant 2,83m<sup>3</sup>.

\*\* **Amoy** : Xiamen ; **Swatow** : Shantou ; **Foochow** : Fuzhou.

\*\*\* **Touchée** : c'est l'escale d'un navire du point de vue du port qui l'accueille.

\*\*\*\* **Passage** : terme du jargon des compagnies maritimes qui désigne le service de transport de passagers.

« notre colonie comprend actuellement 70 personnes réparties entre une quinzaine de maisons de commerce et d'institutions ». La communauté française connaît cependant un développement sensible, car « il est à noter que le chiffre de nos nationaux a plus que doublé depuis 1914 et que six firmes nouvelles ont été créées ». Le diplomate ajoute que ces Français sont prospères, même si les sociétés d'import et d'export « souffrent de conditions difficiles » pour des raisons multiples, notamment la cherté du fret. Cette question renvoie directement aux Messageries Maritimes : aux liens de la compagnie avec la communauté française et, par extension, aux activités commerciales de l'agence ainsi que son organisation dans ce port anglais.

## **PREMIÈRE PARTIE**



### **LA MOSAÏQUE DU PERSONNEL, ENTRE SUBORDINATION ET AUTONOMIE**

## LE CADRE MÉTROPOLITAIN



*Cadre métropolitain* est l'expression employée pour désigner les employés de l'agence qui sont envoyés à l'étranger par la Direction de l'exploitation de la compagnie. Leur contrat est de droit français et il s'agit d'individus qui font carrière au sein de l'entreprise en gravissant, de pays en pays, les échelons de la hiérarchie. À Hong Kong, ils ne sont que deux : l'agent et son commis principal.

### 1. L'AGENT, PROFIL D'UN REPRÉSENTANT ZÉLÉ

#### **Gérer, surveiller et informer**

L'agent est un informateur de la compagnie et le défenseur de ses intérêts. Mais son placement dans un port permet avant tout d'organiser l'escale d'un navire en limitant, en amont et autant que possible, tous les obstacles au bon fonctionnement du passage. C'est un rôle technique assuré par l'ensemble du personnel dirigé par l'agent.

La correspondance qui traite des affaires courantes a presque totalement disparu, seuls les rapports généraux de service offrent des informations plus ou moins complètes sur les activités de l'agent. Le découpage en chapitres de ces rapports reprend les principaux axes de son travail :

<p><b>Personnel</b> <b>Matériel</b> <b>Approvisionnement</b></p> <p>Gestion interne de l'agence, du personnel à l'équipement.</p>
---

<p><b>Secrétariat</b></p> <p>Informe la compagnie sur la santé politique, économique ou sanitaire du pays d'escale, mais aussi surveille le bon fonctionnement de la partie postale du service lors des touchées.</p>
---

<p><b>Trafic</b> <b>Contentieux</b> <b>Réclamations</b></p> <p>Mouvements commerciaux que l'agent draine vers les navires de la compagnie.</p>
--

<p><b>Comptabilité</b></p> <p>Bilan de l'ensemble ; l'agent doit justifier les dépenses pour le fonctionnement de l'agence en fonction des recettes commerciales qu'il a réussi à amener.</p>
---

Il est important de noter que les très rares correspondances retrouvées évoquent d'autres tâches (la gestion des espaces publicitaires ou des biens immobiliers, par exemple), absentes des rapports. La vision proposée est donc probablement incomplète.

L'agent de Hong Kong possède un domaine d'action plus étendu que la seule colonie britannique. Il doit veiller au bon fonctionnement de petites agences où sont installés des correspondants (Canton, Macao, Manille, Swatow, Amoy et Foochow). Il est ainsi amené à voyager régulièrement dans la zone. Il semble même que ce soit une obligation. Ces voyages servent également à entretenir de bonnes relations avec les principaux chargeurs\*. Tout dépend ensuite des personnalités ou des nécessités selon la période. Le budget de déplacement passe de 50 HK\$ en 1925 à 428 HK\$ en 1926, puis à 746 HK\$ en 1927. Cette année-là, il semble que les visites à Canton soient nécessaires pour préserver la paix parmi les clients de la compagnie. On apprend en effet que « les relations entre [...] certains de vos chargeurs sont parfois un peu tendues ». Et l'agent d'évoquer son rôle de médiateur : « Par les visites que je fais à Canton aussi fréquemment que possible je m'efforce d'empêcher que vos intérêts aient à souffrir de cet état de choses ». Ces tournées deviennent systématiques au début des années 1930, sûrement quand la crise exige un contact plus proche avec les clients. De 1930 à 1935, les frais de déplacements sont toujours supérieurs à 700 HK\$, avant que les conflits de la région ne réduisent la mobilité de l'agent qui ne peut se permettre d'être absent trop longtemps de son poste. À partir de 1937 et avec l'invasion japonaise en Chine, il ne bouge quasiment plus de Hong Kong.

### **Le rapport à la compagnie**

Les rapports représentent un lien unique et privilégié entre l'agent et sa Direction, ces documents sont très importants pour les choix de promotion. Les agents se présentent donc systématiquement comme des employés soumis et zélés. Il est évident qu'un certain nombre d'événements fâcheux ou embarrassants qui ont pu trouver une solution locale au cours de l'année sont passés sous silence. Il faut donc être conscient

---

\* **Chargeur** : expéditeur de la marchandise ; celui qui a la responsabilité juridique du chargement.



## **DEUXIÈME PARTIE**



**UNE AGENCE POLYVALENTE AU RYTHME  
DE LA COLONIE ET DES TOUCHÉES**

## 2. LES COMPAGNIES REPRÉSENTÉES PAR L'AGENCE



L'agence de Hong Kong représente, elle aussi, les intérêts d'autres sociétés. La différence, c'est qu'il s'agit exclusivement de sociétés de transport françaises, le plus souvent des compagnies maritimes liées à l'Indochine, et que la représentation ne se cantonne pas aux intérêts commerciaux, car c'est aussi un support administratif et logistique qui donne un surcroît de travail important. En 1930, l'agent précise que la représentation des compagnies a nécessité l'écriture et l'envoi de 600 lettres supplémentaires.

Les entreprises qui font le choix d'être représentées ne sont pas assez développées localement pour établir une agence. C'est une question de rentabilité entre le prix, élevé à Hong Kong, d'un loyer et de quelques employés, et la commission qui doit être reversée au représentant.



### **La Compagnie Indochinoise de Navigation\***

Basée à Haiphong, cette compagnie propose deux lignes qui escales à Hong Kong régulièrement. Le travail de représentation commence en 1927 et, jusqu'en 1939, cette compagnie apporte en moyenne 71 touchées par an.

En 1928, Lucien Lesdos dénonce le surcroît de travail et les méthodes de travail « à la chinoise » qui rendent les opérations difficiles sans que les employés soient financièrement récompensés comme il le faudrait. Jusqu'à cette date en effet, la totalité des commissions était partagée par l'ensemble du personnel. Le système change alors au grand dam des employés : ils ne partagent plus que 10 % de la commission de la Compagnie Indochinoise de Navigation. Pour les autres représentations, ce sont les Messageries Maritimes qui encaissent l'ensemble. Pourtant, Lesdos précise que les commissions de cette seule représentation suffiraient à couvrir les soldes de tous les contrats locaux et même au-delà... Malgré les variations énormes de la monnaie, les commissions empochées par l'agence de Hong Kong ne tombent jamais au-dessous de 9 000 HK\$ et montent jusqu'à 17 621 HK\$ en 1939. René Ohl va dans le même sens quand il

---

\* Parfois appelée Compagnie Asiatique de Navigation vers la fin de la période.

évoque cette compagnie « qui donne à votre personnel tant métropolitain que local un travail considérable ».

D'ailleurs, de 1930 à 1939, l'agent doit rédiger des bilans d'activités de fin d'année très complets, sortes de rapports généraux de service à l'intérieur de celui pour les Messageries Maritimes, adressés à Haiphong et en copie pour information à Marseille. Le détail du trafic entre le Tonkin et Hong Kong y est détaillé. Hormis le coton américain et quelques produits européens transbordés à Hong Kong, il s'agit essentiellement de marchandises chinoises et, souvent, de piastres métalliques que les Chinois échangent\*.

Ce sont les navires de la Compagnie Indochinoise de Navigation qui utilisent l'escale de Hong Kong pour organiser leurs travaux aux docks de Taikoo, que ce soit en cas d'avarie ou pour un carénage\*\*.

### **La société maritime indochinoise.**

Cette compagnie est associée avec les Affréteurs Indochinois (1928-1929) pour ses premières touchées à Hong Kong. Leurs escales sont très irrégulières, passant de 4 à 24 puis 7 d'une année sur l'autre avec une moyenne de 10 par an. Globalement, la société est marquée par le déclin du nombre de touchées entre 1928 et 1934. À cette date, elle disparaît des rapports... Plusieurs hypothèses sont possibles : la compagnie a installé son propre bureau à Hong Kong, elle a fait faillite, elle a arrêté ses lignes vers la colonie britannique ou encore, elle a trouvé un autre correspondant moins gourmand en commission. Au regard du contexte économique et de la tendance des touchées, il semble qu'il faille privilégier la thèse de la faillite. D'autant qu'on retrouve les Affréteurs indochinois, seuls, en 1937 et 1938, à l'occasion de deux touchées à chaque fois, plus un autre en 1939, pour apporter des quantités impressionnantes de riz à Hong Kong\*\*\*.

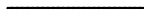
---

\* Le trafic des piastres métalliques est d'ailleurs interdit par le Gouvernement Général d'Indochine en 1930, au grand dam de cette compagnie car l'agent note un sérieux manque à gagner.

\*\* **Carénage** : action de nettoyer, repeindre et réparer la carène (partie immergée) d'un bateau.

\*\*\* En Indochine, Hong Kong est vue comme un débouché intéressant alors que le conflit qui fait rage en Chine perturbe l'approvisionnement de la colonie britannique.

## **TROISIÈME PARTIE**



### **LES MOUVEMENTS COMMERCIAUX SOUS LE PRISME DE L'AGENCE**

## LE FRET, UN ENJEU CAPITAL



En 1909, un député s'emporte avec virulence contre le personnel expatrié de la compagnie subventionnée par l'État : « Les agents des Messageries sont devenus des fonctionnaires. Il suffit d'avoir voyagé un peu pour le constater. Ce sont de gros personnages qui dédaignent de s'occuper du fret et des questions commerciales. Au lieu de choisir à l'étranger de gros commerçants qui ont intérêt à faire des affaires, on prend des agents qui deviennent fonctionnaires représentatifs, très décoratifs, très coûteux, mais peu agissants »\*. Force est pourtant de constater qu'à Hong Kong après la guerre, les agents qui se succèdent ne ménagent pas leur peine pour alimenter la ligne en fret. Le député a-t-il assez voyagé pour connaître la réalité ? La nouvelle convention de 1920 a-t-elle changé les mentalités ? Quoi qu'il en soit, l'agence de Hong Kong fait preuve d'un grand dynamisme commercial après la guerre et tout au long de la période.

Les archives conservent bien plus de documents sur les Services contractuels qui transportent moins de fret. Après quelques vérifications sur la période, les tendances quantifiables observées pour les Courriers sont toujours valables pour les cargos, à la différence que ceux-ci transportent de plus grandes quantités et présentent un trafic de passagers négligeable.

### 1. LES IMPORTATIONS, VITRINES DE LA FRANCE

#### Les produits français importés

En 1928, sur 29 clients des Messageries Maritimes qui importent de la marchandise à Hong Kong, 14 importent des vins, 6 de la parfumerie et 3 de la vitrerie. Il est cependant difficile d'avoir des chiffres précis sur la période, car ces chargements sont payés en France et l'agence de Hong Kong se contente de décharger et de les mettre à la disposition des clients. La partie administrative est donc relativement réduite, et

---

\* Rapporté par Paul Bois, « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », *Le grand siècle des Messageries Maritimes*, tome 7, Marseille, CCI Marseille-Provence, 1992, p.71.

souvent très vague. À travers les correspondances de réclamations, il est toutefois possible d'observer que « d'une façon générale les caisses débarquées donnent lieu presque toutes à des réserves de la part de la société du Wharf. Je citerai notamment les colis vins, liqueurs, articles de mode qui sont le plus souvent spoliés ». En 1922, l'essentiel des réclamations porte sur des caisses de liquides « principalement de cognac, expédiées de La Pallice ». Peut-être ces récurrences dans les plaintes sont-elles dues à la fragilité de ces produits, mais sûrement est-ce aussi parce qu'ils sont importés en grande quantité.

Pour prendre un exemple plus tardif avec l'année 1938, on trouve un dossier complet de 56 réclamations dont le détail est également révélateur : 11 concernent des alcools parmi lesquels sont mentionnés le champagne, le cognac et les marques Dubonnet et Pernod ; 6 concernent des chargements de fromage, 3 des cargaisons de châtaignes et 1 de champignons de Paris. Au total, 30 réclamations portent sur de l'alimentaire (liquide ou solide). L'import de fer et autres métaux semble être un éternel problème : 15 réclamations. Pour le reste, on trouve des pièces de laine et divers chargements. Il y a même 3 caisses de savons de Marseille... qui ont pris l'eau.

Globalement, on peut sans exagérer constater que ce sont, en majorité, des productions propres à la France ou du moins qui font sa réputation et la distinguent sur les marchés étrangers.

À noter également, les importations en provenance d'Indochine qui sont bien différentes. Elles sont surtout assurées par la Compagnie Indochinoise de Navigation. On note entre autres des chargements importants de riz, de ciment et beaucoup d'animaux (porcs, buffles), entre 20 et 39 000 tonnes chaque année.

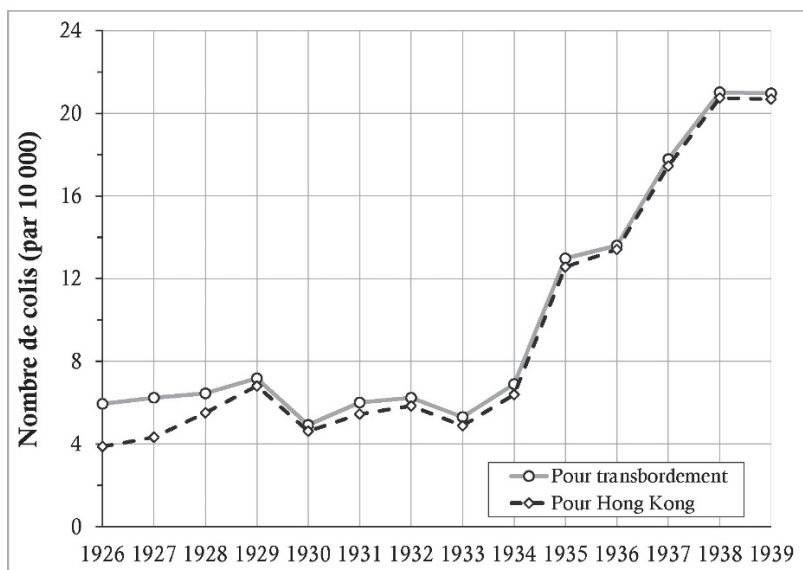
### **Des transbordements difficiles à apprécier**

Dans ces importations, une partie est destinée à être transbordée vers d'autres navires et donc d'autres destinations. Les chargements de thé de Colombo en 1929, par exemple, sont immédiatement acheminés vers San Francisco. Est-ce une part importante des importations ? La figure 11 prouve que non au premier coup d'œil. Le phénomène est toujours marginal. En 1935, les transbordements pour les ports américains représentent 2,6 % des importations et les colis redirigés vers les bureaux des correspondants représentent 0,57 % des importations. La quasi-totalité

des produits importés reste donc à Hong Kong. Lucien Lesdos est bien conscient de ce phénomène et explique que la concurrence sur Macao est trop forte et que Manille possède des liaisons directes ; seule la maison Levy Blum confie parfois du fret pour la capitale philippine. Pour Foochow et Amoy, c'est le trop grand nombre de vols qui est la cause du très petit nombre de colis qui leur est destiné.

Toutefois, cette analyse est à nuancer fortement, car elle est basée sur les Courriers qui transportent peu de marchandises en comparaison des cargos. Or, ce sont eux qui assurent le commerce avec la Chine, et ont donc besoin de transbordements à Hong Kong.

FIG. 11 - LES IMPORTATIONS SUR HONG KONG ET LES  
TRANSBORDEMENTS



Sources : CMM, RGS, de 1926 à 1939, Réclamations.

À partir des données des paquebots de la ligne Extrême-Orient sur le voyage aller.

### À destination des grands magasins

C'est encore dans les réclamations que l'on peut voir l'identité des principaux importateurs qui travaillent avec les Messageries Maritimes. Il est souvent question de « Loxley, Ruttonjee, Gande price à Hong

# TABLE DES MATIÈRES

Préface _____	5
Préambule _____	7
Introduction _____	11
<b>1<sup>re</sup> partie : la mosaïque du personnel entre subordination et autonomie</b>	
LE CADRE MÉTROPOLITAIN	
1. L'agent, profil d'un représentant zélé _____	17
2. De Rodenduser à Ohl, des parcours similaires _____	23
3. Le commis principal en formation _____	28
UNE LIBERTÉ RESTREINTE	
1. Sous la surveillance de l'agent général... _____	31
2. ... et de la Direction de l'exploitation _____	36
3. Les initiatives commerciales de l'agent _____	40
LE PERSONNEL LOCAL	
1. Une grande diversité de métiers _____	43
2. De la prédominance portugaise à l'émergence chinoise _____	49
3. Un personnel jeune et relativement instable _____	52
<b>2<sup>e</sup> partie : Une agence polyvalente au rythme de la colonie et des touchées</b>	
L'AGENCE AU CŒUR DE LA COLONIE	
1. Un rayon d'action central _____	59
2. Un contexte politique mouvementé _____	62
3. Une conjoncture économique agitée _____	68
LA COMPLEXE ORGANISATION DES TOUCHÉES	
1. Avant l'escale _____	73
2. La routine des touchées _____	79
3. Après l'escale _____	86
DES ASSOCIATIONS D'INTÉRÊTS	
1. Les correspondants de l'agence _____	91
2. Les compagnies représentées par l'agence _____	97
3. L'œil subventionné de la France _____	102
<b>3<sup>e</sup> partie : Les mouvements commerciaux sous le prisme de l'agence</b>	
LE FRET, UN ENJEU CAPITAL	
1. Les importations, vitrines de la France _____	109
2. Les exportations, raison d'être de l'agence _____	114
3. Les rivalités, de la Conférence au Central booking office _____	122
LA SAGA DES SOYEUX DE CANTON	
1. Une domination lucrative _____	129
2. Un commerce en perte _____	134
3. La querelle des soyeux _____	138
LA VALSE DES PASSAGERS	
1. Un trafic de plus en plus important _____	141
2. La concurrence, entre rentabilité et prestige _____	147
3. Un nouveau venu : le touriste _____	153
<b>Épilogue, remerciements _____</b>	<b>157</b>
Tables des illustrations, graphiques et tableaux _____	161
Bibliographie _____	163



René Ohl dans les années vingt.

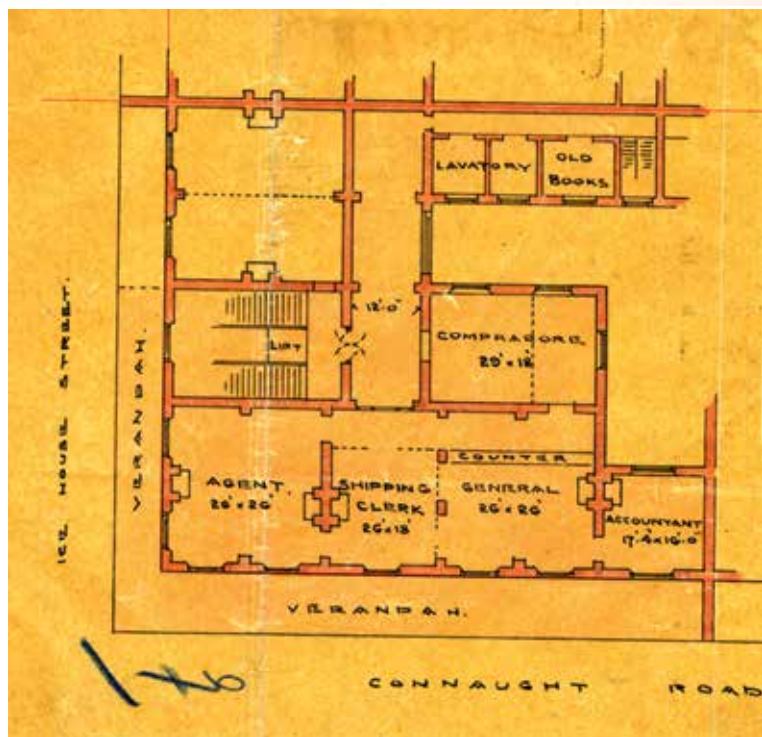


René Ohl, sa femme et ses trois enfants à Hong Kong en 1931. On remarque le mobilier chinois de leur intérieur.



MESSAGERIES MARITIMES

LE PAQUEBOT "PORTHOS" EN RADE DE HONG-KONG  
D'après l'aquarelle de M. SANDY-HOOK.



Plan des locaux de l'agence.