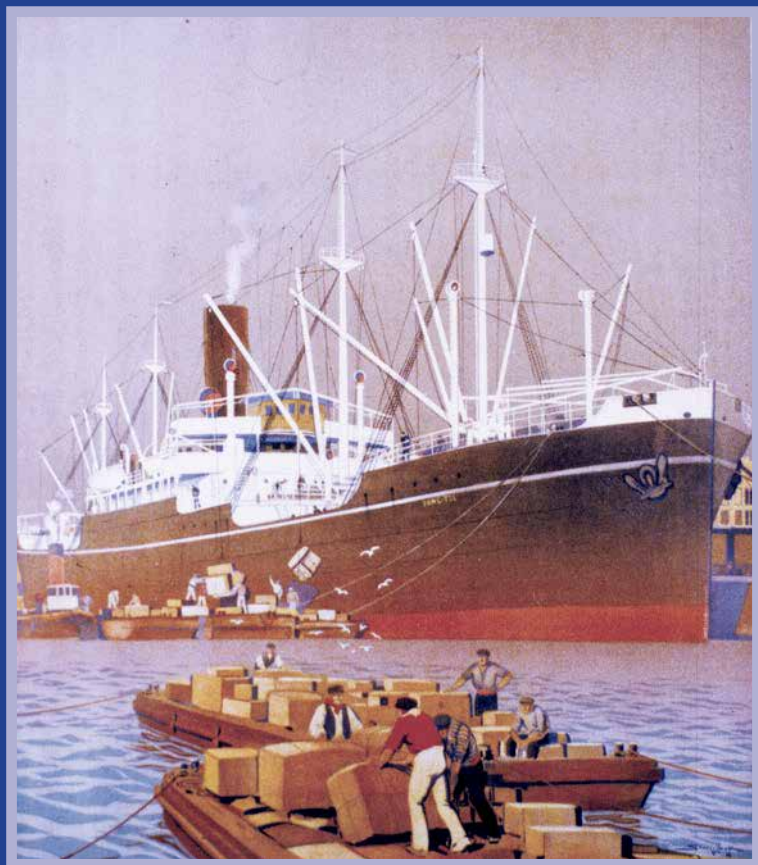


LES MESSAGERIES MARITIMES À HONG KONG

1918-1941



François Drémeaux

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.

« Dans tout l'Extrême-Orient, la silhouette des grands bâtiments aux hautes cheminées noires, symbolisant la présence française, est devenue familière. »

Roger Carour

Sur les routes de la mer avec les Messageries Maritimes

PRÉFACE

La seule évocation du nom du pavillon ou de l'emblème à la licorne des Messageries Maritimes suscite immédiatement dans les esprits les images les plus exotiques des escales de ses lignes orientales qui se déployaient, entre autres, dans tout l'océan Pacifique. La Compagnie des Messageries Maritimes a en effet été, entre 1851 et 1977, la compagnie française de paquebots qui assurait le transport du courrier et des passagers vers les destinations les plus lointaines, celle de l'au-delà de Suez et du tour du Monde par Panama.

Au-delà de ces représentations, les Messageries Maritimes ont aussi surtout été la compagnie qui, en accompagnant l'histoire coloniale nationale, a fondé celle de la représentation française dans l'Océan Indien, dans toute l'Asie et en particulier dans l'île de Hong Kong, déjà à cette époque un des premiers ports du monde.

Par le lien vital que la malle postale bimensuelle crée entre la métropole et l'ensemble des ressortissants français installés le long de ses lignes, la Compagnie des Messageries Maritimes incarne profondément le lien nécessaire et régulier entre la France et tous ceux qui ont affaire avec elle dans tous les ports qu'elle dessert.

Principale exportatrice des produits français vers l'Asie et importatrice majeure des productions asiatiques, dont la soie, vers les consommateurs et l'industrie française, la Compagnie des Messageries Maritimes a été ainsi un outil fondamental de la construction des liens profonds entre la France et l'Asie.

Grâce aux archives de la Compagnie des Messageries Maritimes, que French Lines* conserve depuis presque 20 ans, et en particulier aux rapports que les agents de la Compagnie envoyaient tous les ans au siège parisien de l'armateur, François Drémeaux a pu écrire une histoire très fine et très documentée de l'histoire et des activités de l'agence des Messageries Maritimes à Hong Kong pendant l'entre-deux-guerres.

Grâce à sa grande précision, son travail permet de se rendre compte de l'importance de l'escale de Hong Kong pour les lignes de passagers et

* <http://www.frenchlines.com>

de fret des Messageries Maritimes, mais, surtout, il met en lumière ceux qui sont encore restés dans l'ombre de la grande histoire des paquebots de légende français.

Grâce à sa description de la figure de l'Agent des Messageries Maritimes à Hong Kong et des tâches de l'ensemble des employés de la compagnie dans ce port, il souligne l'importance cruciale de la bonne organisation des agences locales pour la bonne marche d'une compagnie maritime. Il montre dans le détail à quel point c'est l'ensemble des tâches effectuées par le personnel sédentaire de l'agence en amont et en aval des escales qui faisait que chaque touchée d'un navire battant le pavillon aux coins rouges était efficace et réussie pour la Compagnie.

L'une des missions principales de French Lines est d'ouvrir toujours plus les archives et les trésors des compagnies maritimes à la curiosité des étudiants et des chercheurs afin de faire découvrir régulièrement au public le plus large de nouveaux champs de connaissance sur l'histoire de la marine marchande française et notre association est toujours heureuse d'accompagner la publication d'un tel ouvrage.

Éric Giully, président de l'association French Lines.

PRÉAMBULE

Parmi les différents objets d'études qui illustrent la présence française à Hong Kong, c'est celui des Messageries Maritimes qui paraît le plus pertinent. Cette compagnie de navigation est un trait d'union entre l'Occident et l'Orient, ses navires ont pendant longtemps été les véhicules privilégiés de toutes les relations. La grande majorité des Français arrivent en Extrême-Orient avec les Messageries et gardent contact avec leur pays grâce à la malle postale. C'est également cette compagnie qui, principalement, importe les marchandises françaises en Chine et exporte les produits chinois vers la France. Tout ce qui est lien entre la France et Hong Kong est un jour passé dans les cales, sur les ponts ou dans les cabines des Messageries Maritimes.

La Compagnie, une longue histoire

En 1918, il n'est nul besoin de présenter les Messageries Maritimes. Depuis des décennies, elles tissent leur réseau sur les mers du monde et ont le monopole des lignes* françaises vers l'Extrême-Orient. Pour comprendre la situation de cette société et de ses succursales après la Première Guerre mondiale, il faut remonter le temps et s'attarder un peu sur son histoire. Elle plonge ses racines en 1796, à la naissance de l'Entreprise générale des messageries qui regroupe quatorze compagnies françaises de transports par diligences. Dans la première moitié du XIX^e siècle, la société se lance dans le transport maritime et fluvial pour compenser les pertes dues à la concurrence terrestre du chemin de fer. Elle change de nom lors de la convention passée avec l'État, en 1851, pour devenir Services maritimes des Messageries nationales, puis Compagnie des services maritimes des Messageries impériales en 1852. Cette entreprise commerciale de navigation est en effet subventionnée par l'État pour se dédommager des contraintes du service postal qu'elle assure en plus du transport de marchandises et de passagers. Avant le début de la période étudiée, une nouvelle convention avec l'État entre en vigueur en juillet 1912 : l'État participe désormais aux bénéfices de la société, et le

* **Une ligne maritime**, ou ligne postale, se caractérise par un trajet fixe, une durée de traversée constante, une rotation et des escales régulières.

concept de service postal, peu rentable sur certaines lignes, est remplacé par l'idée de « service d'intérêt général », propulsant encore davantage les Messageries Maritimes comme porte-drapeau des intérêts français. Rapidement, cette convention s'avère être un désastre financier et un nouvel accord est mis en chantier en 1914. Les négociations sont interrompues avec les hostilités.

La ligne d'Extrême-Orient et l'installation à Hong Kong

Pendant la Seconde guerre de l'opium (1856-1860), les Messageries apportent une aide remarquable au Corps expéditionnaire français. Enhardie par ces événements et encouragée par l'État et les industriels, la Compagnie signe une convention avec le gouvernement le 22 avril 1861 pour ouvrir une ligne vers l'Orient. Le temps de surmonter quelques difficultés sur le terrain, la route est officiellement ouverte en octobre 1862, d'abord jusqu'à Shanghai, puis jusqu'à Yokohama à partir du 17 avril 1870. À compter de cette date, les Messageries assurent ce service au départ de Marseille tous les quinze jours et de manière presque ininterrompue jusqu'en 1940. Dans les premières années, de vives tensions avec la Chine, et parfois la Couronne britannique, gênent l'organisation et empêchent notamment la normalisation de l'escale à Hong Kong. En 1885, tout semble réglé.

Dans le premier quart du XX^e siècle, il faut environ 37 jours pour rallier Marseille à Yokohama, via Port-Saïd, Suez, Djibouti ou Aden, Colombo, Singapour, Hong Kong, Shanghai et Kobe. Il faut compter 29 jours de Marseille à Hong Kong.

Pour gérer les escales et toutes les opérations d'avitaillement qui nécessitent de la préparation, et donc une organisation à terre, le réseau des agences se dessine peu à peu sur la route de la Chine. Dès 1863, la Compagnie devient propriétaire de terrains et de locaux à Saigon, pour éviter le recours aux colonies anglaises de Singapour et de Hong Kong. Il est cependant nécessaire de s'établir aussi dans ces ports. Le plus ancien rapport de l'agence de Hong Kong date de 1880. Il est toutefois fort probable qu'un employé ait été appelé à résider dans la colonie britannique dès avril 1866, car la tête de ligne du service vers Yokohama est alors transférée de Saigon à Hong Kong. La présence des ateliers de réparation britanniques semble avoir motivé ce choix, preuve que les infrastructures

indochinoises sont encore insuffisantes. Un transbordement* est alors obligatoire dans la colonie britannique. Dès cette époque, on ne peut plus nier l'importance du port anglais pour la compagnie française.

Un regard complet sur l'Agence et la Colonie

Pourquoi choisir l'entre-deux-guerres ? Parenthèse courte entre les deux conflits mondiaux, c'est une période intense et riche pour Hong Kong. Alors que la Chine s'enfonce dans les crises politiques, prolongements de sa révolution de 1911, la colonie britannique se développe et s'enrichit, s'inquiète de son voisin et surmonte quelques dures épreuves sociales et économiques. Cette période démarre sur les ruines de la Grande Guerre et par une phase de restructuration pour la compagnie ; il s'agit donc d'un moment opportun pour saisir son fonctionnement et son évolution.

Les rapports généraux de service sont une source essentielle pour connaître l'activité d'une agence à l'étranger. Ces rapports sont envoyés par l'agent chaque année à la direction des Messageries Maritimes, à Marseille. Ils sont composés de sept parties, toujours présentées de la même façon et dans le même ordre : Personnel, Secrétariat, Matériel et approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilité, Réclamations. Cette source précieuse est intégralement conservée pour ce qui concerne l'agence de Hong Kong dans l'entre-deux-guerres. L'abondante correspondance échangée au fil des années a disparu, mais les rapports donnent une excellente vision d'ensemble de l'activité du poste. Pour rédiger ces rapports, l'agent doit se tenir au courant des contextes politique, économique et sanitaire de la ville. Il doit vivre au rythme du cœur de Hong Kong, de sa raison d'être et de son origine : le port. C'est donc un œil avisé et curieux qui se promène sans cesse sur la colonie britannique, toujours en relation avec de nombreux acteurs de la ville, qu'ils soient institutionnels ou privés, chinois, anglais ou français.

* **Transbordement** : action qui consiste à faire passer les marchandises d'un navire (le cargo ou le paquebot) vers un autre navire (la chaloupe) lorsque le navire est amarré sur bouée. L'opération est plus risquée pour les marchandises qu'un simple déchargement à quai.

Les artisans cachés du rêve

L'éclairage sur une agence des Messageries Maritimes est relativement inédit. Tout semble avoir été dit sur les navires et leurs aventures, et de nombreux ouvrages ont livré des reconstitutions fidèles de la vie des différentes lignes, avec une tendresse non dissimulée pour celle vers l'Extrême-Orient. Il est rarement question de l'évolution du réseau des agences et de son personnel, grands absents de ces sommes d'érudition maritime.

Pour beaucoup de Français, passionnés ou néophytes, les Messageries Maritimes représentent encore un rêve fascinant ou l'évocation nostalgique d'un exotisme suranné. En témoigne aujourd'hui le succès du marchandisage des produits dérivés de French Lines et le dynamisme de l'association éponyme. Ce pouvoir captivant doit beaucoup aux navires et à leurs destinations, c'est évident, mais il n'aurait pu se mettre en place sans le réseau des agences et les acteurs anonymes de cette organisation, dispersés de par le monde. Modestement à travers la lucarne de Hong Kong, il serait justice de leur apporter un peu plus de lumière aujourd'hui.

PREMIÈRE PARTIE



LA MOSAÏQUE DU PERSONNEL, ENTRE SUBORDINATION ET AUTONOMIE

2. DE RODENFUSER À OHL, DES PARCOURS SIMILAIRES



Sans compter les remplacements lors des congés, quatre agents se sont succédé à Hong Kong dans l'entre-deux-guerres :

- Raoul Rodenfuser, presque 7 ans (1919-1926) ;
- J. Limage, un an et demi (1926-1927) ;
- Lucien Lesdos, deux ans et demi (1927-1930) ;
- René Ohl, un peu plus de onze ans (1930-1941).

En étudiant les parcours des deux agents qui ont la plus grande longévité et qui sont aussi ceux sur lesquels il a été possible de recueillir davantage d'informations, un certain nombre de points communs apparaissent, qui permettent d'évoquer le plan d'une carrière classique pour un agent de la compagnie. Par la même occasion, il est également possible de confirmer la place d'ultime tremplin qu'occupe l'agence de Hong Kong dans le réseau.

Jusqu'en février 1928, date de l'arrivée de Lucien Lesdos, l'agent est toujours « p.i. », c'est-à-dire un agent par intérim. Il a la fonction mais pas le grade administratif pour l'exercer, soit parce que l'agence n'est pas encore considérée comme assez développée pour accueillir un titulaire, soit parce que les ressources humaines manquent, ou encore par souci d'économie de la part de la Direction de l'exploitation.



Raoul Rodenfuser

C'est un ancien de la compagnie, né à Paris en 1880 et entré au service de la société en 1896. Son parcours est pour ainsi dire traditionnel. Grâce à son dossier, il est possible de suivre Raoul Rodenfuser sur trente ans* :

- 1896 : secrétariat à l'administration centrale ;
- 1897 : titulaire à ce poste ;
- 1901 : hors cadre pour trois ans (service militaire) ;

* **Raoul Rodenfuser** : cet agent est le seul parmi ceux passés à Hong Kong à cette période dont le dossier a été conservé.

DEUXIÈME PARTIE



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

3. UNE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE AGITÉE



Dans le même esprit, l'agent ausculte les remous économiques de Hong Kong. Si la situation de la colonie elle-même pose rarement problème, « il n'en est pas de même des régions dont Hong Kong est le centre commercial » et plus précisément, la région « dont dépend la prospérité de Hong Kong ». Bien souvent, les difficultés économiques sont liées à la situation politique ; d'ailleurs dans la partie Secrétariat des rapports de services, les rubriques politiques et économiques sont fondues en une seule à partir de 1929. Cependant, Hong Kong n'est pas épargnée par les perturbations qui agitent les milieux financiers internationaux...



Des maisons dépendantes des banques

Dès le début de la période, l'agent explique que « de nombreuses maisons de la place et non des moindres ne résistent que parce qu'elles sont entièrement entre les mains des banques ». Avec le boycottage de 1925, ce lien s'accroît. « Il est évident que le port de Hong Kong a subi [...] des pertes trop considérables pour qu'elles puissent être connues officiellement : les grandes maisons anglaises qui ont supporté difficilement le manque d'affaires des dernières années se voient acculées à la faillite irrémédiable qui les aurait mises depuis de longs mois dans l'obligation de liquider si elles n'étaient en grande partie soutenues par la HSBC, elle-même appuyée par le Gouvernement de Hong Kong, qui a été assez heureux pour obtenir de Londres la somme de 3 000 000 de livres sterling à avancer aux maisons ». Il y a de quoi inquiéter le représentant de la Compagnie qui doit accepter les chargements de toutes ces maisons de commerce qui, pour la plupart, ne survivent que par la volonté des banques.

La crise de 1929

Étonnamment, lorsque les marchés s'effondrent après le jeudi noir d'octobre 1929, l'agence de Hong Kong ne semble pas touchée. « En dehors de la question de la dépression mondiale économique qui s'est fait sentir dans le monde entier en 1930 et qui a naturellement eu sa répercussion à Hong Kong, [René Ohl] estime que les résultats obtenus ont

DES ASSOCIATIONS D'INTÉRÊTS



La polyvalence de l'agence ne se juge pas seulement à son travail technique sur Hong Kong lors des touchées des Messageries Maritimes. L'agence est aussi en charge de bureaux de correspondants dans la zone et elle gère les intérêts de quelques autres compagnies françaises régionales. On peut également s'interroger sur les rôles officieux de l'agent qui travaille pour une compagnie subventionnée par l'État français.

1. LES CORRESPONDANTS DE L'AGENCE



Les bureaux de correspondance constituent le plus petit échelon de la représentation de la compagnie à l'étranger et leurs attributions sont purement commerciales. Ce sont toujours des négociants bien installés dans la place qui représentent la compagnie en proposant ses services aux potentiels chargeurs locaux. Ils réceptionnent également les importations. L'intérêt pour ces maisons est double : elles gagnent une commission sur les exportations qu'elles procurent et font parler d'elles avec une occasion supplémentaire de drainer la clientèle vers leurs bureaux. Pour l'agence en charge de ces bureaux, il faut avoir confiance en ces interlocuteurs, car les sommes engagées sont parfois importantes ; d'où un choix scrupuleux et une surveillance étroite de leurs activités. De la bonne santé financière et du prestige du correspondant dépend celui de la compagnie.



Canton

Le titulaire est la maison Shewan Tomes depuis 1891, mais, pour une raison mystérieuse, « la représentation à Canton de la compagnie a été confiée, le 1^{er} décembre 1924 à la maison Madier frères [une maison de soyeux lyonnais] ; c'est avec regret que j'ai vu la séparation de notre compagnie avec nos anciens correspondants qui nous ont très bien re-

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 ? Quoiqu'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.

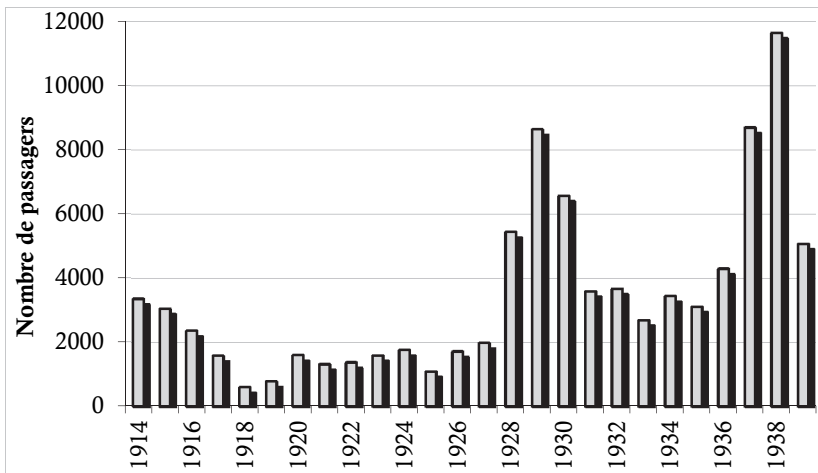
1. LES IMPORTATIONS, VITRINES DE LA FRANCE

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^e-XX^e siècles) », *Le grand siècle des Messageries Maritimes*, tome 7, Marseille, CCI Marseille-Provence, 1992, p.71.

FIG. 24 - ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS, TOUTES CLASSES ET DESTINATIONS CONFONDUES



Sources : AFL, CMM, RGS, de 1919 à 1939, Trafic.



Les différentes classes

Moins de passagers ne signifie pas forcément moins de recettes. Tout dépend de la répartition selon les classes. Il est inutile de se lancer dans une comparaison globale des bénéfices sur la période, car les cours de l'argent ne permettent pas d'avoir une idée juste de l'évolution, mais il faut garder à l'esprit que l'agent peut se satisfaire d'un nombre de passagers en diminution si les recettes lui permettent, par ailleurs, d'afficher un résultat en progression grâce à davantage de passagers de classes supérieures.

Les navires sont partagés en trois classes, auxquelles s'ajoute la possibilité d'être passager de pont, parfois appelé 4^e classe. Les différentes populations qui cohabitent d'une manière très relative sur les bateaux n'ont pas les mêmes motivations pour voyager et le trafic des passagers peut évoluer sensiblement selon les années en fonction des préoccupations de ces catégories sociales distinctes. Un mouvement d'ensemble est clair toutefois, celui qui suit la dépression économique mondiale après 1929 (Fig. 24) : les passagers, et surtout ceux des classes supérieures, ralentissent la fréquence de leurs voyages. En 1931, René Ohl constate

ÉPILOGUE

Après la prise de Canton en octobre 1938, une irrémédiable pression monte à Hong Kong. Les autorités japonaises établissent un cordon autour des Nouveaux Territoires et de Macao : les produits du Kwan Tung ne peuvent plus atteindre Hong Kong avec la même ampleur. Les importations vers la Chine s'arrêtent complètement et la population est bloquée dans la colonie britannique. Elle a doublé depuis 1937. Bien que le gouvernement colonial ait proclamé sa neutralité, Hong Kong est en état d'urgence dès septembre 1938, femmes et enfants sont évacués à l'été 1940.

À partir de 1939, les rapports généraux de service de l'agence des Messageries Maritimes sont marqués par des cafouillages et quelques mystères dans les dates. Les documents de 1940 ont disparu et le rapport de 1939 est daté du 21 mars 1941. Les services sont évidemment très perturbés après septembre 1939. René Ohl reçoit au cours de l'année 1940 une lettre de Marseille lui annonçant qu'il n'y aura pas de plaquettes d'escale pour 1940 au regard des « circonstances actuelles ». Les lignes sont maintenues tant bien que mal. La réquisition de navires perturbe assez peu le trafic de septembre 1939 à juin 1940. Ensuite, rien ne va plus : des bateaux sont saisis par les autorités allemandes, d'autres réquisitionnés par les Anglais et certains passent au service de la France Libre. La compagnie ne gère plus rien et les lignes sont presque toutes abandonnées. Après la signature de l'Armistice en France, René Ohl et ses employés font désormais de la figuration...

Le 8 décembre 1941, une journée après Pearl Harbor, les Japonais lancent une vaste opération coordonnée sur la Malaisie, les Philippines et Hong Kong. En 17 jours, la résistance anglaise et occidentale* est balayée et les Japonais s'installent dans la colonie. Aucun document ne renseigne la vie et l'activité de l'agence à cette époque. Il est juste question de la fermeture des bureaux début 1942 et du « départ du personnel métropolitain le 15 février 1942 ». À cette date, René Ohl déplore la mort

* Notamment française puisqu'une partie de la communauté alimente le Corps volontaire de défense.

de deux coolies, Ah Zai et Pak Wong. L'agent est ensuite expulsé en Indochine où il connaît une fin tragique**.

Les Japonais occupent Hong Kong jusqu'au 30 août 1945 et l'agence des Messageries Maritimes rouvre ses portes en novembre.

On retrouve alors quelques employés, fidèles au poste : Chan Yok Fan, Eugène Yourieff, Lung Wan ainsi que le comprador Wan Kun Tsin. Tous restent au service de l'agence jusqu'en 1950 au moins. Les Messageries Maritimes sont alors déjà entrées dans une nouvelle ère.

** Résistant actif, il est arrêté par la police japonaise. Il se suicide peu de temps après dans sa cellule, pour ne pas céder aux interrogatoires.

REMERCIEMENTS

Cet ouvrage est une adaptation actualisée d'un mémoire de Master d'histoire des régulations sociales réalisé sous la direction du professeur Yves Denéchère, soutenu à l'université d'Angers (France) en juillet 2010.

L'auteur remercie chaleureusement :

- David Magliocco, éditeur passionné, dont le regard pertinent et la disponibilité ont rendu possible cette publication ;
- French Lines, association pour la mise en valeur du patrimoine des compagnies maritimes françaises, et tout particulièrement Clémence Ducroix et Nancy Chauvet ;
- celles et ceux qui, à différents niveaux et à divers moments, ont soutenu ce projet, de la démarche universitaire originale à la réalisation de cet ouvrage. Et en premier lieu, Isabelle Dutry.

Merci également à :

- M^{me} Catherine Law pour avoir confié les souvenirs de son grand-père et pour le récit de toute l'épopée familiale à travers l'Asie depuis quatre générations ;
- M. Jacques Schirmann, gardien attentif des oeuvres de Henri Gervèse ;
- MM. Jean-Pierre Paoli, Philippe Ramona, Charles Trotobas ainsi qu'au commandant Jean Fagès, membres du forum des anciens des Messageries Maritimes, toujours prompts à expliquer le jargon du métier, à replonger dans leurs souvenirs, leur réseau et leurs archives.

Quelques pensées chaleureuses, enfin, pour Raoul Rodenfuser, Lucien Lesdos, René Ohl et les autres, compagnons de route fidèles. Sans oublier Jim et Théodore qui escortent depuis si longtemps les rêves d'horizons lointains et les projets d'ailleurs.

TABLE DES MATIÈRES

Préface	5
Préambule	7
Introduction	11
1^{re} partie : la mosaïque du personnel entre subordination et autonomie	
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
2^e partie : Une agence polyvalente au rythme de la colonie et des touchées	
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
3^e partie : Les mouvements commerciaux sous le prisme de l'agence	
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
Épilogue, remerciements	157
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.



Les quais de Taikoo sont spécialisés dans les réparations des navires de tonnage important.



Après avoir traversé la rade, le passager débarque sur l'île via Blake pier. L'agence est à 50 mètres.

LES MESSAGERIES MARITIMES À HONG KONG 1918-1941

1938. Silhouette longue et massive, un paquebot des Messageries Maritimes fend l'eau du port de Hong Kong. Entre les amas épars des jonques chinoises qui peuplent la baie et le profil imposant du Pic Victoria parsemé de demeures coloniales, le navire se glisse jusqu'à son quai. Vingt-neuf jours après son départ de Marseille, ce monument d'acier vient débarquer ses passagers, son courrier et ses colis dans la colonie britannique. Déjà, les entrepôts s'agitent pour recevoir les marchandises et charger de nouveaux produits pour la suite du voyage.

Véritable trait d'union entre l'Extrême-Orient et l'Occident, la compagnie maritime doit s'assurer que l'escale est rapide et sans encombre. Derrière les scènes de cartes postales, il y a les artisans cachés du rêve. En amont comme en aval, c'est toute une organisation complexe et invisible qui permet ce déroulement en apparence fluide ; ce sont des hommes, regroupés au sein de l'agence locale des Messageries Maritimes.

Sur la base des archives de l'association French Lines, l'auteur brosse le portrait précis d'une agence toujours en mouvement qui doit faire face à des tâches variées. D'anecdotes en statistiques, ce sont aussi des trajectoires humaines qui resurgissent.



LES EMPLOYÉS

Expatriés
Locaux
Parcours



L'ESCALE

Déroulement
Ravitaillement
Problèmes



LA CLIENTÈLE

Passagers
Chargeurs
Marchandises

François Drémeaux est professeur au lycée français international Victor Segalen de Hong Kong. Doctorant en histoire contemporaine auprès de l'université d'Angers, il s'intéresse tout particulièrement au passé colonial et aux différentes formes de présences françaises à l'étranger.



Ouvrage réalisé avec le soutien de
l'association French Lines.

Prix public France : 24 €