



**HAL**  
open science

# Le port de Shanghai, porte maritime de la Chine, 1843-1912

Fangfang Wang

► **To cite this version:**

Fangfang Wang. Le port de Shanghai, porte maritime de la Chine, 1843-1912. Histoire. Sorbonne Université, 2023. Français. NNT : 2023SORUL054 . tel-04440745

**HAL Id: tel-04440745**

**<https://theses.hal.science/tel-04440745v1>**

Submitted on 6 Feb 2024

**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.



# SORBONNE UNIVERSITÉ

**ÉCOLE DOCTORALE 2 (ED 188)**

**Laboratoire de recherche Centre Roland Mousnier (UMR 8596)**

## THÈSE

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

Discipline : Histoire moderne et contemporaine

Présentée et soutenue par :

**FangFang WANG**

le : 28 septembre 2023

## **LE PORT DE SHANGHAI, PORTE MARITIME DE LA CHINE, 1843-1912**

### **Sous la direction de :**

M. Dominique Barjot – Professeur émérite, Sorbonne Université

### **Membres du jury :**

M. Éric Anceau – Professeur, Université de Lorraine-Nancy

M. Dominique Barjot – Professeur émérite, Sorbonne Université

M. Bruno Marnot – Professeur, Université de la Rochelle

Mme Xiaohong Xiao-Planes – Professeure, INALCO

Mme LiHong Zhou – Professeure, Université Sun Yat-sen



## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier en tout premier lieu mon directeur de thèse, le Professeur Dominique Barjot, qui m'a orientée vers un domaine de recherche qui m'a passionné et qui a accepté de diriger ma thèse. Je lui suis reconnaissante pour son soutien scientifique, sa disponibilité et sa bienveillance tout au long de mes recherches. Sans lui, cette formidable aventure humaine et scientifique n'aurait pas eu la même saveur.

Je remercie infiniment tous les membres de mon jury, qui m'ont fait l'honneur de prendre part à ma soutenance.

Je remercie également beaucoup Madame Christine Cornet, qui m'a donnée des conseils très utiles sur mon sujet de thèse, je lui suis extrêmement reconnaissante.

J'adresse aussi mes remerciements à tous les personnels des Archives de French Lines au Havre ainsi qu'à Messieurs Pascal Penot, Nicolas Gueugneau, respectivement responsable des archives et archiviste au Crédit Agricole à Montrouge, de m'avoir aidée à chercher les archives qui me sont utiles.

Je remercie également Messieurs les Professeurs Denis Crouzet et Éric Anceau, qui m'ont encouragé dans mes recherches.

Je remercie à tous mes chers amis et à ma famille, qui m'ont soutenue moralement tout au long de ces années de thèse.



## **ABRÉVIATIONS**

**BNF** : Bibliothèque nationale de France

**CADN** : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes

**CMNC** : China Merchant Navigation Company

**CNC** : China Navigation Company

**EIC** : East India Company

**HAC** : Hamburg-American Company

**HMS** : His/Her Majesty

**HSBC** : Hong Kong & Shanghai Banking Corporation

**I.G.** : Inspecteur Général

**ICR** : Initiative de la Ceinture et de la Route

**ICSNC** : Indo-China Steam Navigation Company

**IMH** : Institut d'histoire moderne

**Inalco** : Institut National des Langues et Civilisations Orientales

**MAE** : ministère des Affaires étrangères

**MM** : Messageries Maritimes

**OBOR** : One Belt One Road

**P.O.** : Peninsular and Oriental Steam Navigation Company

**SMC** : Shanghai Municipal Council, Conseil municipal de la Concession internationale

**SMSNC** : Shanghai Merchant Steam Navigation Company

**SSNC** : Shanghai Steam Navigation Company



## NOTES SUR LES UNITÉS DE POIDS ET DE MESURES EN CHINE

Mow, unité de superficie en Chine.

100 Mow font 1 King = 115.200 pieds, ou 19.200 toises ou 38 km 36.<sup>1</sup>

Le picul = 100 catties = 60 kg ;

Le taël = 10 maces = 7 fr. 50 c ;

Le mace = 10 condarins = 0 fr.75 c.

---

<sup>1</sup> Voir C. Montigny, *Manuel du négociant français en Chine : ou, commerce de la Chine considéré au point de vue français*, Paris, Imprimerie de Paul Dupont, 1846, p. 173.





# SOMMAIRE

Remerciements .....	3
Sommaire .....	9
Introduction générale : Mato Shanghai .....	11
Partie I.....	39
I : Shanghai 1843-1862.....	41
II : Shanghai, une ville divisée.....	83
Partie II : Genèse et développement d'un port moderne .....	131
III : Les entreprises étrangères de banque et de transport maritime .....	133
IV : Les constructions du port de Shanghai : étapes, ingénieurs, techniques, accessibilités .....	183
V : L'aménagement et la gestion du port et les nouveaux métiers .....	217
Parti III : Impérialisme et émergence d'une conscience nationale .....	259
VI : La compétition internationale .....	261
VII : Les Autorités chinoises face à l'impérialisme .....	311
Conclusion générale.....	373
Table des matières .....	471



## INTRODUCTION GÉNÉRALE

### *MATO SHANGHAI*

*Mato*, mot japonais (ou *modu* en chinois) signifiant ville démon, est le terme inventé par l'écrivain japonais Muramatsu Shofu (1889-1961) pour qualifier la ville de Shanghai. En 1923, l'auteur y a effectué un voyage d'affaires. Il y a vécu dans un appartement appartenant à un émigré russe et situé dans la concession internationale. À son retour au Japon, en 1924, il a publié le livre *Mato*<sup>2</sup>, où il raconte ce qu'il a vu et vécu en Chine. Selon lui, Shanghai est une ville démon. Certes « elle est une métropole, où toutes les commodités de la civilisation sont en place, où il fait beau et magnifique, et où l'on peut s'amuser. Cependant, une fois que l'on y entre, on est immédiatement enveloppé dans un rideau de morosité. Tous les crimes y sont répandus, tous les maux y existent. »<sup>3</sup> C'est ainsi qu'un étranger ordinaire percevait Shanghai au début du XX<sup>e</sup> siècle : occidentalisée, cosmopolite, belle et pourtant pleine d'instabilité, d'incertitudes et de dangers inconnus<sup>4</sup>.

De nos jours, le terme *modu* est reconnu par les Chinois. Il est utilisé dans toute la Chine, et devenant synonyme de Shanghai. Bien évidemment, cette ville n'est plus aussi dangereuse qu'elle l'était au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle. L'élimination progressive de ces caractéristiques d'instabilité et de danger en a fait une ville sûre. Le nouveau côté « démon » de Shanghai est qu'elle est pleine de contrastes et de possibilités, mais aussi de tentations. *Modu* est toujours son synonyme, avec une définition qui a profondément évolué.

---

<sup>2</sup> Muramatsu Shofu, *Mato*, 魔都 / 村松梢風 ; 監修竹松良明, Tokyo, Yumani Shobo, 2002, p.307, Reprint. Originally published: Tōkyō : Konishi Shoten, Taishō 13 [1924].

In Japanese.

<sup>3</sup> Muramatsu Shofu, *Mato (Modu)*, traduit en chinois par Xu Jingbo, Shanghai, Shanghai renmin chuban she, 2018, p. 19.

<sup>4</sup> Christian Henriot, *La Prostitution à Shanghai aux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles (1849-1958)*, thèse de doctorat d'État, école des Hautes études en Science Sociales, 3 volumes, 1992 ; *Belles de Shanghai. Prostitution et sexualité en Chine aux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Éditions du CNRS, Paris, 1997.

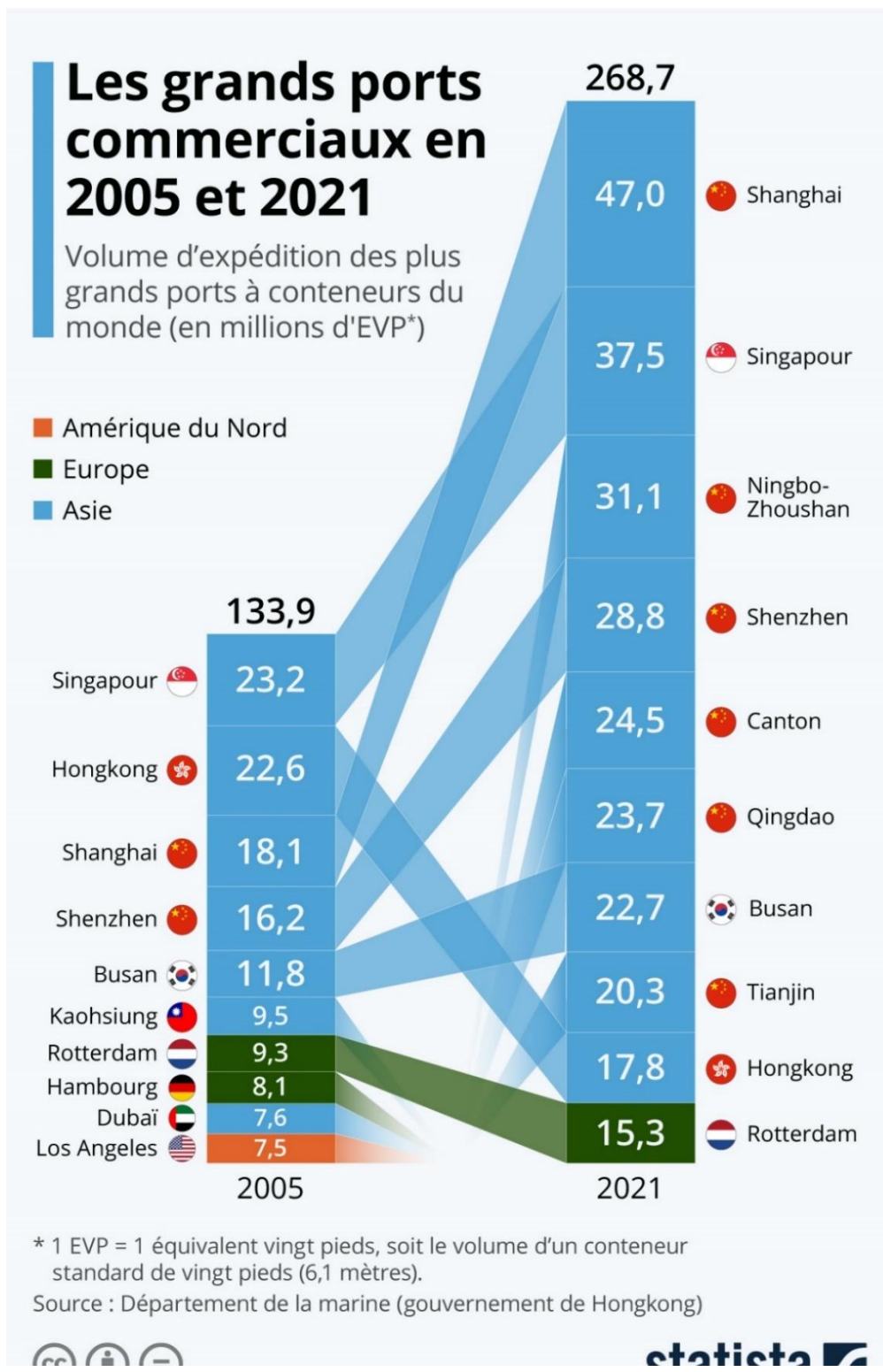
La présente thèse cherche à retracer son histoire depuis l'ouverture de son port en 1843 jusqu'en 1912, lorsque se met en place un nouveau régime politique qui changera le destin de cette ville. Cent quatre-vingts ans après l'ouverture du port de Shanghai en 1843, ce dernier est devenu, aujourd'hui, l'un des plus importants ports au monde. En 2021, il se classait en tête de liste des plus grands ports à conteneurs et se situait au deuxième rang sur celle des plus grands ports du monde.<sup>5</sup> En tant que de création récente, le port de Shanghai a connu un développement qui peut être qualifié de rapide. Bien qu'on dise qu'il va de pair avec le développement de la ville, qui est aujourd'hui une ville singulière dans toute la Chine. La question qu'il convient de se poser aujourd'hui est de savoir si les avantages de la situation géographique de Shanghai sont toujours d'actualité s'agissant du développement de son port. Les entreprises contemporaines peuvent-elles encore avoir un impact sur la construction du port dans cette ville ? Le succès du Shanghai constitue un cas singulier, lié à une conjoncture historique particulière, apparue au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. De nos jours, il est rare qu'une ville puisse cumuler tous les « bons éléments » pour se développer. Shanghai a bénéficié de toutes les conditions favorables permettant sa réussite : « le bon temps, le bon lieu, et les bonnes personnes » ainsi que le dit le proverbe chinois. Elle était, sans aucun doute, une ville chanceuse. En 1843, l'arrivée des étrangers a bouleversé son destin : son histoire va de pair avec sa légende.

Il est bien connu que les capitaux étrangers ont beaucoup contribué à la construction de la ville après l'ouverture de Shanghai. De façon plus précise, les quartiers prospères du Shanghai contemporain, à savoir le Shanghai Bund, le quartier de Hongkou, Pudong et les deux rives de la rivière Suzhou, sont presque tous des résultats de la participation étrangère à leur construction. Cette série de causes et de processus par lesquels les étrangers et la Chine ont construit ensemble Shanghai, se trouve au cœur de la thèse que voici.

---

<sup>5</sup> Voir Figure 01, les grands ports commerciaux en 2005 et 2021. Sur ce point, voir Yann Alix et Frédéric Carluier, « Méga-ports : le basculement asiatique du commerce maritime mondial », dans *Questions internationales* n°70, novembre-décembre 2014, pp. 33-46.

Figure 0.1 - Les grands ports commerciaux en 2005 et 2021



## 0.1 Contexte de recherche et la définition du sujet de thèse

Dans un célèbre discours prononcé par l'actuel Président chinois Xi Jinping à l'Université Nazarbayev du Kazakhstan en 2013<sup>6</sup>, l'idée de l'initiative chinoise, la Ceinture économique de la Route de la soie maritime du XXI<sup>e</sup> siècle, plus connue sous le nom de l'Initiative de la Ceinture et la Route (ICR) ou, en anglais, the Belt and Road<sup>7</sup>, a été dévoilée pour la première fois au monde entier. Depuis lors, la mise en place de cette initiative est devenue une priorité de la politique extérieure de la Chine.<sup>8</sup> En général, pour la Chine, cette initiative « vise à promouvoir la synergie des politiques de développement, le développement des infrastructures, la facilitation des échanges, la coopération financière et les liens entre les peuples, afin de fournir de nouveaux moteurs de croissance mondiale, d'offrir de nouvelles voies et espaces pour la coopération économique internationale et de créer de nouvelles opportunités pour un développement commun et une prospérité partagée.»<sup>9</sup>

Cette nouvelle route de la soie a surtout pour ambition de construire de nouvelles infrastructures allant du Pacifique jusqu'à la mer Baltique, principalement financées par Pékin. La Chine promet ainsi « Un nouveau modèle de croissance ».<sup>10</sup> Parmi les infrastructures visées, les grands ports de commerce maritimes sont particulièrement pris en compte par le gouvernement chinois. En dehors des aides financières accordées directement à des pays partenaires, l'expansion internationale des grandes entreprises

---

<sup>6</sup> Xi Jinping, *Xi Jinping tan "yidai yilu"*, « Une ceinture une route » selon Xi Jinping, Beijing, 2018, Zhongyang wenxian chubanshe, pp. 1-5.

<sup>7</sup> Plusieurs termes en Anglais sont utilisés dans les médias pour traduire l'initiative ICR : l'OBOR (*One Belt One Road*) ou bien *Belt and Road*. Voir [Nouvelle Route de la soie : franc succès du sommet de Beijing \(solidariteetprogres.fr\)](http://solidariteetprogres.fr) ; *The Belt and Road Initiative : Impacts on Global Maritime Trade Flows*, Discussion Paper, International Transport Forum, 178 Roundtable. [belt-road-initiative-maritime-trade-flows\\_1.pdf \(itf-oecd.org\)](http://belt-road-initiative-maritime-trade-flows_1.pdf) ; Y. Wang, *The Belt and Road Initiative: What will China offer the World in its Rise*, New World Press, Beijing, 2016.

<sup>8</sup> Dominique Barjot, « L'ascension économique de l'Asie : quels facteurs ? quels modèles ? », *Entreprises et Histories*, 2018/1 (n°90), pp. 6-24.

<sup>9</sup> *High-Quality Belt and Road Cooperation: Partnership on Connectivity*, Report on the Findings and Recommendations from the Meetings of the Advisory Council of the Belt and Road Forum for International Cooperation in 2019 and 2020, [P020211222325476959329.pdf \(mfa.gov.cn\)](http://P020211222325476959329.pdf)

<sup>10</sup> *Ibid.*

chinoises<sup>11</sup> fait aussi partie du plan de développement de l'influence chinoise à l'étranger.<sup>12</sup> L'entreprise chinoise COSCO Shipping Ports Limited constitue le meilleur exemple de cette expansion chinoise<sup>13</sup>. Elle a massivement investi dans différents ports en Europe et en Moyen Orient<sup>14</sup>. Après l'acquisition du port du Pirée en 2016, Cosco possède désormais des actions dans 14 ports étrangers, y compris le terminal CSP de Zeebrugge en Belgique, le port d'Anvers, le terminal CSP du port de Rotterdam, le terminal CSP du port d'Abou Dhabi ... etc.<sup>15</sup>

Les contrats de concession que l'entreprise signe avec les autorités concédantes font penser à l'histoire vécue par la Chine à une période particulière de son histoire, celle de la Chine semi-colonisée par les pays Occidentaux depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Dans un contexte d'ouverture et de croissance de la puissance des entreprises chinoises, qui suscite des inquiétudes vis-à-vis de certains pays étrangers, il est intéressant de réétudier le cas des investissements des entreprises occidentales en Chine. Tout particulièrement dans le domaine des infrastructures portuaires, qui fait écho à l'actuel investissement du gouvernement chinois envers les pays qui participent au projet de l'OBOR, puis ICR.

Le sujet de thèse présenté ici constitue le fruit d'une longue discussion avec le professeur Dominique Barjot, également directeur de recherche de cette thèse, en lien avec le Centre Roland Mousiner (Unité mixte de recherche 8596 – Sorbonne Université/Centre

---

<sup>11</sup> Françoise Lemoine, « Les investissements internationaux de la Chine : stratégie ou pragmatisme ? », *Revue d'économie financière*, 2011/2 (n°102), pp. 133 – 150 ; Dominique Barjot, « Les multinationales chinoises : à la recherche d'un leadership sous l'égide de l'État ? », *Mondes et Cultures*, Tome LXXX (1-2-3-4), Paris, CNRS, 2020, pp. 412-429.

<sup>12</sup> Mathieu Duchâtel, « Investissements portuaires, entre commerce et intérêts de puissance », *China Trends*, juin 2019, introduction, source en ligne, <https://www.institutmontaigne.org/documents/china-trends/China-trends-2-FR-web.pdf>, consulté le 05/02/2023 ; Dominique Barjot, « L'économie de la Chine aujourd'hui. Quelques éléments de réflexion », Paris, Académie des sciences d'Outre-Mer, Séance du 6 novembre 2020.

<sup>13</sup> Zheng Yu, Chris Smith, "New voyages in search of treasure: China Ocean Shipping Company (COSCO) in Europe" Drahokoupil (edi.) *Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations*, Bussels, ETUI, 2017, pp. 231-250.

<sup>14</sup> Kasic, Christopher (2012). Hill, Karen (ed.). "China Ocean Shipping (Group) Company". *International Directory of Company History*. Michigan, Gale, p. 128.

<sup>15</sup> Interim Report 2022, COSCO SHIPPING Ports Limited, p. 7, <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/-interim/2022/intrep.pdf>



national de la recherche scientifique). Le port est la première interface terrestre d'accueil pour ceux qui voyagent par la mer d'un pays à un autre. Il constitue le vecteur majeur qui permet la communication entre la mer et la terre. Les villes portuaires étaient les lieux où les Occidentaux cherchaient à s'installer au début de leur arrivée dans l'Empire du milieu. Par l'importance que ces villes conservent, elles constituent le sujet de recherche par excellence en histoire économique. Mais la question se pose de savoir quel est le port le plus intéressant à étudier parmi tous les ports de commerce de Chine. Shanghai vient naturellement en premier place, car c'est celui qui a concentré le plus d'activités de commerce maritime en Chine depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>16</sup>. C'est aussi à Shanghai que les Occidentaux ont établi une nouvelle forme de colonisation, qui a pris la forme des concessions<sup>17</sup>. À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, dans une Chine profondément bouleversée par les diverses révoltes, par les mouvements nationalistes et xénophobes ainsi que par l'agitation révolutionnaire, les concessions étrangères de Shanghai constituaient, pour beaucoup, un havre de paix et de sûreté<sup>18</sup>. Comment cette situation favorable aux concessions a-t-elle pu se produire ? Dans une Chine où le commerce était encore mal considéré par la société traditionnelle, qu'est-ce que cette ville avait de particulier pour faire évoluer et, même, changer le regard des gens envers le monde du commerce ?

L'intérêt de la présente thèse est de chercher à porter un regard nouveau sur le port de Shanghai, dans une perspective d'histoire des entreprises<sup>19</sup>. Celle-ci devient particulièrement importante de nos jours, à une époque où les entreprises constituent les forces essentielles de production de la richesse dans nos sociétés. La période étudiée ici est bornée par les deux dates de 1843 et de 1912, c'est-à-dire de l'ouverture officielle du port

---

<sup>16</sup> Linda Cook Johnson (Edi.), *Cities of Jiangnan in Late Imperial China*, New York, State University of New York Press, 1993.

<sup>17</sup> Isabelle Jackson, *Shaping Modern Shanghai, Colonialism in China's Global City*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018.

<sup>18</sup> Arnold Wright, H A Cartwright, *Twentieth century impressions of Hong Kong, Shanghai, and other treaty ports of China: their history, people, commerce, industries, and resources*, London, Lloyds Greater Britain Publishing Company, 1908.

<sup>19</sup> Sur ce type d'approche, voir, par exemple : Dominique Barjot. « Existe-t-il un modèle français de la grande entreprise ? », *Revue française d'histoire économique*, vol. 6, no. 2, 2016, pp. 90-113 ; Nathalie Anna Champroux, et Félix Torres, « La mondialisation des entreprises françaises, phénomène d'histoire globale, chantier d'histoire au présent à ouvrir », *Revue française d'histoire économique*, vol. 15, no. 1, 2021, pp. 6-13 ; Félix Torres, « La mondialisation des entreprises françaises à partir des années 1980, un changement global d'échelle et de logique », *Revue française d'histoire économique*, vol. 15, no. 1, 2021, pp. 14-36.

de Shanghai jusqu'à la naissance de la Première République de Chine, le 1<sup>er</sup> janvier 1912. Cette large période englobe le début de la construction des installations et des investissements des étrangers à Shanghai. Elle voit aussi le début d'un changement de régime chinois, accompagné par une réorientation des stratégies gouvernementales vis-à-vis des étrangers dans cette République nouvellement née.

## **0.2 L'étude du port de Shanghai : une nouvelle approche**

La ville de Shanghai a été étudiée de manière approfondie dans de nombreuses directions et de nombreux domaines, en raison de son rôle de centre économique et culturel majeur en Chine depuis près de deux siècles. Des chercheurs chinois et étrangers ont mené des études pluridisciplinaires (géographie, histoire, urbanisme, économie, sciences sociales et sciences politiques) sur cette ville. L'étude de la business history de Shanghai a suivi l'historiographie de l'histoire des entreprises de manière générale. Certes, les Anglo-Saxons ont inventé cette branche d'histoire depuis les années 1925<sup>20</sup>. Cependant, en France, depuis les années 1970, il y a eu un profond renouvellement de business history. Les études se sont progressivement tournées de la macro-histoire à celui de micro-histoire, avec une attention accordée aux acteurs de plus petite taille.<sup>21</sup> De nouveaux domaines de recherche sont apparus, tels que l'analyse des réseaux, l'histoire du développement régionales, l'histoire économique internationale, l'histoire des techniques ...etc. Dans les années 1980 et 1990, les chercheurs ont commencé à étudier l'histoire des entreprises à l'échelle internationales entre les pays, tout en utilisant des méthodes quantitatives pour les analyses des données collectées.<sup>22</sup>

Au cours des années suivantes, des études ont également été menées sur la ville de Shanghai en tant qu'acteur principal de l'histoire économique chinoise. Les travaux de l'historienne et sinologue Marie-Claire Bergère<sup>23</sup> sont des classiques pour comprendre sur

---

<sup>20</sup> Dominique Barjot, « L'histoire économique en France », *Les Historiens Français en Mouvement*, Presses Universitaires de France, Paris, 2015.

<sup>21</sup> Patrick Verley, *Histoire des entreprises en France de la révolution à nos jours*, Seuil, Paris, 2003.

<sup>22</sup> Alfred. D. Chandler, *Scale and scope: The dynamics of industrial capitalism*, Cambridge, London, Harvard University Press, 1990.

<sup>23</sup> Marie-Claire Bergère, *Histoire de Shanghai*, Fayard, Paris, 2002.

l'histoire de Shanghai de manière générale. Historien spécialisé dans l'histoire de Shanghai, et plus particulièrement sur l'histoire de la prostitution à Shanghai de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au XX<sup>e</sup> siècle, Christian Henriot, avait publié de nombreux livres sur la société shanghaienne des années 1930<sup>24</sup> et sur la République de Chine.<sup>25</sup> Christine Cornet, spécialiste sur l'histoire de Shanghai<sup>26</sup>. Sa thèse, *Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937 : les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne*<sup>27</sup>, offre un regard complet sur cette entreprise légendaire chinoise ainsi que sur la concession française de Shanghai. En 1999, Guy Brossollet a publié un livre faisant l'inventaire de tous les Français à Shanghai durant la période 1849-1949<sup>28</sup>, livre qui constitue un outil utile pour retrouver tous les commerçants Français et le nom de leur société. Dominique Barjot dirige actuellement plusieurs thèses portant sur la question de tramway<sup>29</sup> à Shanghai et les ingénieurs français à en Chine<sup>30</sup>.

Du côté des recherches menées par des Anglo-Saxons, les publications sont beaucoup plus nombreuses. Christian Henriot a dressé une liste complète des publications portant sur Shanghai datant du 1850 à nos jours<sup>31</sup>. Sur un total de 884 documents, seuls 39 sont en français, contre plus de 400 publications en anglais. L'un des œuvres majeurs à citer est, *Shanghai : Key to Modern China*<sup>32</sup> de Murphey Rhoads. Dans ce livre, Rhoads traite du statut politique de la ville et de sa relation avec la Chine dans son ensemble, en examinant dans les détails sa situation géostratégique vis-à-vis de la Chine et des autres pays du monde. Il s'agit d'un livre majeur sur la ville de Shanghai. En 2006, Edward Denison et Guang Yu Ren ont publié ensemble un livre intitulé *Building Shanghai, The story of China's*

---

<sup>24</sup> Christian Henriot, *Belles de Shanghai. Prostitution et sexualité en Chine aux XIX<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> siècle*, Éditions du CNRS Paris, 1997.

<sup>25</sup> Christian Henriot, *Shanghai, 1927-1937, Municipal Power, Locality, and Modernisation*, The University of California Press, 1993.

<sup>26</sup> Christine Cornet, *Shanghai 1849-1946 : la Concession française*, Saint Paul de Varax, 2002, Scheibli éditions.

<sup>27</sup> Christine Cornet, *Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937 : les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne* sous dir. de Marie-Claire Bergère, EHESS, Paris, 1990.

<sup>28</sup> Guy Brossollet, *Les Français de Shanghai : 1849-1949*, Berlin, Paris, 1999.

<sup>29</sup> Yun Zhai, *La Compagnie française de tramways et d'éclairage électriques de Shanghai, de la construction à l'exploitation, performances, stratégies et structures (1901-1961)*, Sorbonne université.

<sup>30</sup> Wen Wen, *Les ingénieurs français et le développement économique de la Chine*, Sorbonne université.

<sup>31</sup> <https://www.virtualshanghai.net/References/Bibliography>

<sup>32</sup> Murphey Rhoads, *Shanghai: Key to Modern China*, Harvard University Press, Cambridge, 1953.

*Gateway*<sup>33</sup>. Ce livre, riche en illustration et en carte, a retracé l'histoire la ville portuaire de Shanghai de 1843 jusqu'en 1941, constitue un ouvrage très important pour comprendre les différentes étapes du développement de cette ville portuaire mythique.

D'importants travaux ont été réalisés sur les grands groupes étrangers ayant fait fortune à Shanghai. Il y a notamment le livre Robert Blake, *Jardine Matheson, Traders of the Far East pour le groupe Jardin & Matheson*<sup>34</sup> ; *le China Bound : John Swire & Sons and Its World, 1816-1980*, pour le groupe Swire<sup>35</sup>. Ces ouvrages racontent surtout l'histoire de ces grandes sociétés multinationales, mais on y trouve beaucoup d'informations sur la ville de Shanghai, et ce qui constitue une source précieuse pour mes recherches. Enfin, il est impossible de passer à côté des études menées par les chercheurs chinois. Une approche importante de l'histoire économique de Shanghai a été l'analyse de l'impact des puissances étrangères, en particulier des concessions étrangères établies à Shanghai. Les chercheurs ont étudié comment les concessions ont façonné l'économie de cette ville pendant la période concessionnaire. Ils ont examiné les industries du textile, le secteur financier, ainsi que les facteurs qui ont contribué à la croissance économique de Shanghai.

Le livre de Zhang Zhongli, *Recherche sur la ville de Shanghai à l'époque moderne et contemporaine*,<sup>36</sup> et celui de Xiong Yuezhi, *L'histoire générale de Shanghai, tome période de la fin de la dynastie Qing*,<sup>37</sup> constituent deux ouvrages majeurs du point de vue des recherches sur la ville portuaire de Shanghai. En partant d'une étude macroéconomique, ils montrent la place de leader de Shanghai en matière de commerce en Chine ainsi de ses liens étroits avec les autres grandes villes portuaires. Plusieurs ouvrages spécialisés portent spécifiquement sur le port de Shanghai, avec un focus sur son rôle de plaque tournante vis-à-vis du marché interne et externe chinois, sont aussi très intéressants. Celui de Dai Angang,

---

<sup>33</sup> Edward Denison, Guang Yu Ren, *Buiding Shanghai The Story of China's Gateway*, John Wiley & Son, West Sussex, 2006.

<sup>34</sup> Robert Blake, *Jardine Matheson, Traders of the Far East*, Weidenfeld & Nicolson, London, 1999.

<sup>35</sup> Robert Bickers *China Bound: John Swire & Sons and Its World, 1816-1980*, Bloomsbury Publishing, London, 2020.

<sup>36</sup> Dir. Zhang Zhongli 张仲礼, *Jindai Shanghai chengshi yanjiu, Recherche sur la ville de Shanghai à l'époque moderne et contemporaine*, 《近代上海城市研究》 Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1990.

<sup>37</sup> Xiong Yuezhi 熊月之, *Shanghai tongshi, wanqing juan*, 《上海通史·晚清卷》 1999, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe.

*Port, Ville, Arrière-pays- Histoire des liens économiques entre Shanghai et la vallée de Changjiang (1843-1913)*,<sup>38</sup> est particulièrement important. L'auteur étudie l'ensemble des territoires sous l'influence du port de Shanghai, ce qui confère à son ouvrage une dimension plus large et plus complète concernant l'économie non seulement régionale, mais aussi nationale chinoise.

En 1998, Marie-Claire Bergère publie *Le mandarin et le comprador, Les enjeux de la crise en Asie orientale*<sup>39</sup>. Dans ce livre, l'auteur met l'accent sur les mandarins et les compradores chinois afin de montrer le rôle que ces deux types de personnes ont joué dans l'économie chinoise, et plus globalement dans l'économie de l'Asie maritime. Ses réflexions sur la ville de Shanghai sont particulièrement détaillées. Shanghai était la ville chinoise où il y existait le plus d'entreprises privées (étrangers et chinoises) au XIX<sup>e</sup> et début du XX<sup>e</sup> siècle. Les compradores étaient les personnes indispensables qui assuraient le bon déroulement du commerce entre les étrangers et les Chinois. Quant aux mandarins, d'après Marie-Claire Bergère, ils étaient en réalité des collaborateurs des commerçants étrangers en Chine.

Un an plus tard, Laurent Metzger publie, *Les lauriers de Shanghai Des Concessions internationales à la métropole moderne*<sup>40</sup>. L'auteur se concentre principalement sur la période allant de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, en se penchant sur les concessions étrangères de Shanghai et leur impact sur le développement de la ville et sur la vie des Chinois à Shanghai. Toujours dans la même vague d'étude d'histoire sur la ville de Shanghai, Alain Roux s'est intéressé au statut des ouvriers des années 1930 à Shanghai. Son livre *Le Shanghai ouvrier des années trente : coolies, gansters et syndicalistes*<sup>41</sup>, publié en 1993, essaie de montrer les héritages des concessions étrangères sur la société

---

<sup>38</sup> Dai Angang 戴鞍钢, *Port, Ville, Arrière-pays- Histoire des liens économiques entre Shanghai et la vallée de Changjiang (1843-1913)*, 《港口·城市·腹地——上海与长江流域经济关系的历史考察 (1843-1913) 》, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1986.

<sup>39</sup> Marie-Claire Bergère, *Le mandarin et le comprador, les enjeux de la crise en Asie orientale*, Hachette littérature, 1998.

<sup>40</sup> Laurent Metzger, *Les lauriers de Shanghai Des Concessions internationales à la métropole moderne*, Genève, Olizane, 1999.

<sup>41</sup> Alain Roux, *Le Shanghai ouvrier des années trente : coolies, gangsters et syndicalistes*, l'Harmattan, Paris, 1993.

shanghaienne. Plus précisément, l'auteur explore les conditions de travail des ouvriers chinois et étrangers, leur lutte pour les droits syndicaux, la montée du communisme, les gangs criminels qui étaient très présents, ainsi que les conséquences de la guerre sino-japonaise sur la population ouvrière.

En 2001, Maricia Reyders Ristaino, publie le livre *Port of Last Resort the Diaspora communities of Shanghai*<sup>42</sup>, à Stanford. Ce livre traite principalement de la question des réfugiés, en particulier des Juifs européens fuyant les persécutions nazies à Shanghai avant et pendant la Seconde Guerre mondiale. Il explore aussi les relations entre les Juifs de Shanghai et la population locale, ainsi que la façon dont l'occupation japonaise a affecté leur situation. Quelques années après cette publication, en 2008, une autre orientaliste israélienne, Irene Eber, publia le livre *Voices from Shanghai Jewish Exiles in Wartime China*<sup>43</sup>. Ce livre est en effet une œuvre littéraire, où l'auteur a recueilli les témoignages de plusieurs survivants juifs de la guerre et qui ont trouvé refuge à Shanghai. Ces témoignages constituent des sources extraordinaires pour raconter l'histoire de la communauté juive de Shanghai pendant la Seconde Guerre mondiale. Il est évident à constater que depuis les années 1990, les études sur la ville de Shanghai ont varié sous différentes approches, les historiens tentant de décortiquer les différentes dimensions de cette ville sous de nouveaux angles d'analyse.

Gail Hershatter est une historienne spécialisée dans l'histoire de genre en Chine. Son livre *Dangerous Pleasures : Prostitution and Modernity in Twentieth-Century Shanghai*<sup>44</sup> a connu un grand succès. Ce livre traite de changement des images des prostituées à Shanghai à différentes périodes, ainsi que du rôle de ces femmes ont joué dans la société shanghaienne en révolution. Un autre grand spécialiste de la question de la prostitution à Shanghai est l'historien français Christian Henriot, qui a publié plusieurs ouvrages sur ce

---

<sup>42</sup> Maricia Reyders Ristaino, *Port of Last Resort the Diaspora communities of Shanghai*, Stanford University Press, Stanford, 2001

<sup>43</sup> Irene Eber, Ed. And Trans, *Voices from Shanghai: Jewish Exiles in War-Time China*, Chicago: University Of Chicago Press, 2008.

<sup>44</sup> Gail Hershatter, *Dangerous pleasures: prostitution and modernity in twentieth-century Shanghai*, University of California Press, Berkeley, 1997, [Dangerous pleasures : prostitution and modernity in twentieth-century Shanghai : Hershatter, Gail : Free Download, Borrow, and Streaming : Internet Archive](#)

sujet, notamment *Belles de Shanghai. Prostitution et sexualité en Chine aux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*,<sup>45</sup> « Medicine, V.D. and Prostitution in Pre-Revolutionary China ». Ses travaux ont beaucoup influencé la recherche, notamment sur la question de femme dans la société chinoise. Lian Lingling est une autre historienne taiwanaise qui s'intéresse à l'histoire des femmes en Chine. En 2018, elle a publié le livre *Créer un paradis pour les consommateurs : les grands magasins et la culture urbaine moderne de Shanghai*<sup>46</sup>. Ce livre parle de la place des grands magasins situés sur la rue de Nanjing dans la société shanghaienne moderne. Outre les discussions sur les images des femmes dans les grands magasins, l'étude montre aussi comment les grands magasins ont remodelés les « citoyens modernes », et quelles sont les limites du pouvoir face à une société de consommation encouragée par la classe des hommes d'affaires, poussant la société chinoise à évoluer vers un système capitaliste occidental. Cet angle d'approche est très original et intéressant.

Dans les années 2000, une vague d'anti-impérialisme occidental est apparue dans les études d'histoire des relations internationales en Chine. Cette tendance s'est développée en réponse à la perception de la domination de l'Occident dans la théorie et la pratique des relations internationales.<sup>47</sup> Les historiens chinois travaillant sur l'étude de Shanghai se sont beaucoup intéressés à l'histoire des commerçants /entrepreneurs chinois et à leur rôle joué dans le développement de Shanghai. Le livre de Tao Shuimu, *La communauté des marchands de Zhejiang et l'économie shanghaienne, 1840-1936*, expose l'importance considérable des marchands originaires de Zhejiang dans l'économie de Shanghai durant la période de 1840 à 1936<sup>48</sup>. Une autre historienne, Zhang Huimin, a publié aussi dans la même période, le livre *La vague du commerce, l'histoire des commerçants de Shanghai*<sup>49</sup>.

---

<sup>45</sup> Christian Henriot, *La Prostitution à Shanghai aux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles (1849-1958)*, thèse de doctorat d'Etat, école des Hautes études en Science Sociales, 3 volumes, 1992 ; *Belles de Shanghai. Prostitution et sexualité en Chine aux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Editions du CNRS, Paris, 1997.

<sup>46</sup> Lian Lingling 梁玲玲, *Créer un paradis pour les consommateurs : les grands magasins et la culture urbaine moderne de Shanghai* 《打造消费天堂：百货公司与近代上海城市文化》, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2018.

<sup>47</sup> Dipesh Chakrabarty, *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton University Press, Princeton, 2000; John M. Hobson Anievas, *The Eurocentric Conception of World Politics, Western International Theory, 1760-2010*, Cambridge University Press, New York, 2012.

<sup>48</sup> Tao Shuimu 陶水木, *La communauté des marchands de Zhejiang et l'économie shanghaienne, 1840-1936* 《浙江商帮与上海经济近代化研究：1840-1936》, Shanghai, Shanghai Sanlian shudian, 2000.

<sup>49</sup> Zhang Huimin 章慧敏, *Shang haichao, Shanghai wanshang bainian jishi*, 《商海潮 上海万商百年纪实》, 上海文艺出版社, 2000.

Dans ce livre, Zhang a recensé tous les grands commerçants chinois qui ont réussi à s'implanter dans la société shanghaienne face à des concurrences rudes.

La dernière vague d'études en relations internationales ou en business history ne se résume plus à une seule tendance ou théorie, car le domaine est en constante évolution et diversifié.<sup>50</sup> Les études régionales et les études de cas sont de plus en plus appréciées. Il en est de même pour l'étude sur Shanghai. Les historiens reviennent sur des cas spécifiques pour réétudier les impacts de l'impérialisme occidental en Chine. Le livre *Shaping Modern Shanghai, Colonialism in China's Global City*, publié par Isabelle Jackson,<sup>51</sup> souligne le côté positive du colonialisme sur le développement de la Shanghai, notamment en ce qui concerne l'amélioration des conditions sanitaires et de santé publique, des conditions de travail, des conditions sociales..., etc. L'auteur conclut que le SMC (Shanghai Municipal Council) a joué un rôle majeur dans la transformation de la ville de Shanghai en métropole mondiale. Le livre de Robert Nield, *China's Foreign Places: The Foreign Presence in China in the Treaty Port Era, 1840-1943*<sup>52</sup>, publié en 2015, expose les efforts des forces étrangères pour ouvrir des villes portuaires chinoises au commerce extérieur. Sachant que les présences étrangères en Chine avaient des dimensions spéciales distinctes et avec des formes administratives diverses (concession, bases navales, consulats...etc.). Dans ce livre, Nield montre en détail plus de soixante-dix-neuf implantations établies par les forces étrangères, avec un focus sur la ville de Shanghai.

Dans le domaine de la géographie urbaine, le cas de Shanghai apparaît tout aussi intéressant à étudier. En 2013, Carine Henriot a écrit une thèse intitulé Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises.<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> Kevin Blanchford, "Revisiting the expansion thesis: international society and the role of the Dutch East India company as a merchant empire, *European Journal of international Relations*, Volumes 26, Issue 4, 2020, pp.1230-1248; Andrew Philipps & J. Sharman, "Company-states and the creation of the global international system, *European Journal of International Relations*, Volumes 26, Issue 4, 2020, pp. 1249-1272.

<sup>51</sup> Isabelle Jackson, *Shaping Modern Shanghai, Colonialism in China's Global City*, Cambridge University Press, 2018.

<sup>52</sup> Robert Nield, *China's Foreign Places: The Foreign Presence in China in the Treaty Port Era, 1840-1943*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2015.

<sup>53</sup> Carine Henriot, *Ville Nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises*, thèse pour l'obtention du doctorant en géographie, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2013.



Dans cette thèse, l'auteur analyse la croissance de Shanghai du point de vue de l'urbanisme, en considérant que les années 1990 constituent la période tournante du développement de cette ville, notamment en raison de « l'intervention des bailleurs de fonds internationaux, et de la contribution de bureaux d'études internationaux aux opérations de renouvellement urbain, d'aménagement de nouvelles infrastructures et de nouveaux quartiers. »<sup>54</sup> Il est intéressant de constater que ces éléments qui ont permis Shanghai à se développer rapidement après les années 1990 ont aussi contribué à sa prospérité de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin de la période concessionnaire, avant 1949. Ceci constitue une raison de plus pour les historiens de réétudier cette période de l'histoire de Shanghai sous angle différent.

La présente thèse vise à étudier l'impact des entreprises maritimes étrangères sur le développement du port de Shanghai pendant la période 1843 à 1912. Étant donné que Shanghai est avant tout une ville portuaire, il est intéressant de se pencher sur les entreprises liées au milieu maritime. La question majeure qui se pose dans la présente thèse est de savoir comment les compétitions commerciales entre les compagnies maritimes ont joué un rôle clé dans le développement du port de Shanghai, tant directement qu'indirectement. Comment se sont déroulées les collaborations entre le secteur privé et le secteur public ? Comment les différentes autorités locales de Shanghai ont-elles travaillé ensemble pour construire cette ville ? Le but est d'analyser le rôle que ces entreprises étrangères ont joué, dans la construction, le développement et la maintenance du port de Shanghai pendant cette période. Sans elles, le port de Shanghai ne serait pas devenu telle qu'elle est aujourd'hui. Il est intéressant de revisiter la manière adoptée par ces entreprises étrangères en vue de pénétrer sur le marché chinois, spécialement à Shanghai, pour ensuite faire le lien avec la manière les entreprises chinoises d'aujourd'hui sont en train de mener à bien leur expansion dans le monde.

---

<sup>54</sup> *Ibid*, p.14.

### 0.3 Sources

Les sources utilisées pour cette thèse sont d'abord basées sur plusieurs fonds d'archives.<sup>59</sup> Avec l'aide de l'école doctorale de Sorbonne Université, une mission d'étude à Shanghai a pu être menée à bien en juillet 2019. Cette mission a permis d'appréhender, dans un premier temps et de manière plus concrète, les aspects géographiques du port ainsi que de la ville de Shanghai. Cependant, étant donné que la thèse vise à étudier le port de Shanghai au travers des entreprises étrangères, la majeure partie des sources utilisées sont étrangères. Néanmoins, un grand nombre de sources en chinois ont été étudiées, pour conduire à son terme l'analyse du contexte historique de la Chine sous la dynastie Qing (1644 - 1912). Il existe en effet de nombreuses sources imprimées en accès libres sur internet et que l'on peut utiliser pour étudier la Chine de cette période. Les nombreux recueils d'archives édités par les historiens chinois ont offert aussi des sources indispensables à l'aboutissement des recherches qu'impliquaient cette thèse. Voici quelques exemples de sources utilisées : le *Qing Shigao* 《清史稿》 (Ébauche d'une histoire des Qing)<sup>60</sup>. Il s'agit d'une ébauche de l'histoire officielle de la dynastie Qing de Chine. Elle fut compilée par une équipe de plus de 100 historiens sous la direction de Zhao Erxun, organisés par le gouvernement de la République de Chine. Ce projet d'écriture a duré de 1914 à 1927, la collection éditée est considérée comme une ébauche non finie due à son caractère pro l'Empire Qing<sup>61</sup>. Depuis 2004, la République Populaire de Chine a mené le projet de réécrire et rééditer une collection officielle de l'histoire Qing. Jusqu'à nos jours, cette nouvelle collection n'est pas encore publiée.<sup>62</sup> L'Ébauche est toujours considérée comme une source officielles relativement fiables. Elles contiennent une grande quantité

---

<sup>59</sup> Archives municipales de Shanghai, Shanghai  
Archives diplomatiques, Site de Paris, La Courneuve  
Archives diplomatiques, Site de Nantes  
Crédit Agricole SA – Service des Archives historiques, Montrouge  
Archives French Lines & Compagnies, Le Havre  
Institute of Taiwan History, Academia Sinica, archives en ligne.

<sup>60</sup> Edi. Zhao Erxun, 赵尔巽 *Ébauche d'une histoire des Qing* 《清史稿》, source publique en ligne, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=98755&remap=gb>, consultée le 01/01/2023.

<sup>61</sup> Chai Degeng, 柴德赓 « Luelun 'Qingshi gao' » 略论《清史稿》, *Shiji juyao*, Beijing chuban she, 1982, <http://www.historychina.net/qsg/351529.shtml>

<sup>62</sup> Zhu Hu, 朱浒 « Nouvelle édition de 'Qing shi', le projet Qing shi et l'institut de recherche pour Qing shi » 新修《清史》、清史工程与清史研究所, *Beijing Jiaoyu xueyuan xuebao*, 2017, n°6, <http://www.qinghistory.cn/xzqgszxsy/425715.shtml>

d'informations sur les activités de l'État, les événements politiques, les campagnes militaires, etc. Outre que les documents officiels d'État, chaque province et ville possèdent leur propre annales d'histoire aussi<sup>64</sup>. C'est donc aussi le cas de Shanghai. Ensuite, il existe des archives pour chaque événement historique spécial. Par exemple, pour les révoltes des Xiaodao à Shanghai dans les années 1850, les sources imprimées sont réunies dans *Le Recueil des archives sur la révolte des Petits Couteaux de Shanghai* 《上海小刀会起义史料汇编》<sup>65</sup>. En dehors des annales d'histoire, il existe aussi des compléments d'archives, comme 《筹办夷务始末补遗》<sup>66</sup> *Complément des Archives sur les Affaires Étrangères*, ce sont aussi des archives officielles.

Il faut aussi ajouter tous les traités et les documents diplomatiques entre la Chine et les pays étrangers dont l'Empire du milieu a entretenue des relations diplomatiques<sup>68</sup>. Ce type de documents existe souvent en trois versions avec trois langues différentes, dont le chinois, le français et l'anglais. Il est intéressant de voir les trois exemplaires, car les termes utilisés dans les traités sont parfois différents selon les différentes langues. Enfin, certains mandarins, tel que Zeng Guofan (1811-1872), a laissé un nombre considérable de lettres à leur famille<sup>69</sup>. Ces lettres ont été publiées en plusieurs volumes sous le titre *Zeng Guofan quanji* (*Les œuvres complètes de Zeng Guofan*), qui couvrent une période de plus de trente ans, de 1836 à 1866. Ces lettres fournissent un aperçu personnel de la vie de Zeng Guofan, de ses opinions sur les affaires politiques et militaires et de ses préoccupations familiales. Comme Zeng a été un des plus grands mandarins de la fin de la dynastie Qing, Les lettres de Zeng Guofan à sa famille constituent des sources importantes pour étudier la guerre entre

---

<sup>64</sup> Huang wei 黄苇, Xia lingen 夏林根编, *Jindai Shanghai diqu fangzhi jingji shiliao xuanji (1840 – 1949)*, Hu Xiang Han bian, *Shanghai Xiaozhi (L'histoire de Shanghai)* 《近代上海地区方志经济史料选辑》, Shanghai, Shanghai Renmin chubanshe, 1984.

<sup>65</sup> *Recueil de documents historiques sur l'insurrection de la société du petit couteau de Shanghai*, 《上海小刀会起义史料汇编》, Comité de préparation de l'Institut d'histoire de Shanghai de l'Académie des sciences de Chine, éd., 中国科学院上海历史研究所筹备委员会编, Éditions du Peuple de Shanghai, 上海人民出版社, Shanghai, 1958.

<sup>66</sup> *Complément des Archives sur les Affaires Étrangères*, Sous la direction de Jiang Tingfu, Presse universitaire de l'Université de Peikin, 《筹办夷务始末补遗》, 蒋廷黻编, 北京大学出版社, 1998, p.238

<sup>68</sup> Voir la table des traités et des règlements consultés.

<sup>69</sup> Zen Guofan, *Lettres familiales de Zeng Guofan*, 曾国藩, 《曾国藩家书》, source en ligne, <https://www.8bei8.com/book/zengguofanjiashu.html>

les Taiping et le gouvernement de l'Empire du milieu. Elles sont donc très intéressantes pour le propos qui est celui de la présente thèse.

L'Institut d'histoire moderne (IMH) de Taiwan possède une collection précieuse de documents d'archives portant sur l'histoire de la Chine de Qing et sur la République de Chine.<sup>70</sup> Cet immense fond comprend des documents historiques, des photographies, des manuscrits, des livres, des journaux, des cartes, etc... L'on y trouve des correspondances des mandarins, les rapports des mandarins à l'empereur, les traités officiels... etc. Une grande partie de ces archives sont numérisées et sont accessibles en ligne. Ces sources en accès libre sont très précieuses pour les chercheurs du monde entier. D'autres bibliothèques numériques sont aussi extrêmement importantes pour la réalisation de cette présente thèse.

Le premier site à citer est Archive.org<sup>71</sup>. Il s'agit de l'une des plus grandes bibliothèques numériques au monde, en accès gratuit. Elle offre un accès à une vaste collection de sources imprimées, de manuscrits, de livres et d'images historiques sur la ville de Shanghai et sur la Chine. D'autres bibliothèques numériques qui ont été très utiles pour cette thèse sont le HathiTrust Digital Library<sup>72</sup>, Google Livres, et le site créé par Christian Henriot, VirtualShanghai<sup>73</sup>. Grâce à ces bibliothèques numériques, les sources en anglais et en français qui sont rares et difficiles à trouver, ont pu être étudiées et alimenter les analyses développées dans notre thèse. Par exemple, dans ces bibliothèques en ligne, sont numérisés les recueils consulaires des pays ayant une délégation à Shanghai pendant la période étudiée ; des traités de paix, des récits de voyages, des rapports de commerce de la douane de Shanghai, des correspondances officielles des pays étrangers avec leur métropole... En fait, d'innombrables documents existent.

À la bibliothèque de l'Inalco (Institut National des Langues et Civilisations Orientales) à Paris, se trouve la très importante collection des *Minutes of the Shanghai Municipal*

---

<sup>70</sup> [Archives, Institute of Modern History – Archives, Institute of Modern History \(sinica.edu.tw\)](http://www.sinica.edu.tw)

<sup>71</sup> [www.archive.org](http://www.archive.org)

<sup>72</sup> <https://www.hathitrust.org/>

<sup>73</sup> [E-Library | Virtual Shanghai](http://www.virtualshanghai.com)

*Council (Procès-verbaux du Conseil municipal de Shanghai)*<sup>74</sup>. Ces procès-verbaux couvrent la période allant de 1854 à 1943. Ils contiennent des enregistrements détaillés des réunions du Conseil municipal de Shanghai, qui était la principale autorité gouvernementale de la concession internationale de Shanghai à l'époque. Ces procès-verbaux recèlent une grande variété d'informations, notamment les décisions prises par le Conseil municipal sur la construction des routes, des jetées, des quais... etc. Ces informations nous sont primordiales pour mieux connaître la gestion du port de Shanghai, sujet essentiel pour le présent travail de thèse. De plus, ces mêmes procès-verbaux contiennent aussi des statistiques sur les conditions sociales, économiques et politiques de Shanghai ; les échanges/correspondances entre les trois gestionnaires de la ville, qui sont donc le Municipal Council de la concession internationale, le Conseil Municipal de la concession française ainsi que le gouvernement local de Shanghai. Il est à noter la ville de Shanghai avait des infrastructures publiques différents en fonction de son quartier. Par exemple, la taille des rues, des ponts, des quais ; les systèmes des câbles téléphoniques, d'alarmes d'incendie varient entre les trois différents quartiers. De ces procès-verbaux, il possible de dégager les étapes des négociations entre les différentes parties gouvernées lorsqu'il s'agit des parties communes à construire.

En ce qui concernent les archives des entreprises citées dans cette thèse, les informations peuvent être trouvées dans les rapports commerciaux faites par les différents gouvernements ayant des échanges commerciaux avec Shanghai. Les journaux et magazines d'époque étudié constituent aussi une source d'importance. Tel est le cas, par exemple, du *The North China Herald*<sup>75</sup>, journal anglophone publié à Shanghai de 1850 à 1940. Ce journal, principalement destiné aux expatriés britanniques et européens qui vivaient en Chine à l'époque, a fourni des informations commerciales et politiques très riches sur la ville de Shanghai. Outre que les journaux, les annuaires commerciaux constituent aussi des sources essentielles. Par exemple, *The Directory & Chronicle for*

---

<sup>74</sup> Shanghai Municipal Council, *Gong bu ju hui yi ji lu 《工部局会议记录》* - (*Minutes of the Shanghai Municipal Council ou Procès-verbaux du Conseil municipal de Shanghai*), volumes I à 18, Shanghai Guji chubanshe, Shanghai, 2001. Cette collection sont aussi présente aux archives municipales de la ville de Shanghai.

<sup>75</sup> *The North China Herald*, archives en ligne sur archive.org.

[The North China Herald : Free Texts : Free Download, Borrow and Streaming : Internet Archive](#)

*China, Japan, Corea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, the Philipphines, &c.* constituait un annuaire commercial publié à Shanghai, entre 1870 et 1941. Publié chaque année depuis 1870, il était principalement destiné aux commerçants, aux hommes d'affaires et aux investisseurs étrangers travaillant en Asie de l'Est. On y trouve d'importantes informations sur les sociétés ayant investi en Chine et dans d'autres pays de l'Asie du Sud-est. Tout comme le *North China Herald, The Directory & Chronicle for China...* a aussi cessé de paraître en 1941 en raison de l'invasion japonaise de Shanghai pendant la Seconde Guerre mondiale. Ces sources que l'on vient de citer, sont toutes numérisées et disponibles en ligne sur la bibliothèque numérique de Hathitrust.

En somme, les sources disponibles dans les bibliothèques en ligne (surtout les documents en anglais) sont abondantes. L'importance serait d'avancer étape par étape, sinon, le risque serait de se noyer dans ces archives. En ce qui concernent les sources sur les concessions internationale et française de Shanghai, d'importants fonds sont conservés aux Archives nationales, à la fois dans les dépôts de la Courneuve et de Nantes. Le Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (CADN) possède en effet un grand nombre de documents d'archives concernant le commerce extérieur de la France avec la Chine depuis le XIX<sup>e</sup> siècle.<sup>76</sup> On y trouve les comptes rendus de réunion du Conseil d'administration municipale de la Concession française de Shanghai datant de 1867 à 1914<sup>77</sup>. Ces documents permettent d'identifier et de connaître, dans le détail, quels sont les acteurs qui ont construit les quais, installations et équipements portuaires à Shanghai pendant la période de la présente étude. Enfin, au CADN, il y existe aussi les *Service list* du Imperial Maritime Customs datant du 1875 à 1913<sup>78</sup>. Ces listes permettent à retrouver le nom des personnels de la Douane maritime impériale chinoise, elles communiquent aussi des informations sur

---

<sup>76</sup> Archives imprimées de Nantes :

Carton 19, dossier I, sous-dossier a, c.

Carton 635PO/A 56

Carton 635PO/A 557

Liste des maisons françaises établies en Chine, au 1<sup>er</sup> janvier 1934

Série 19, carton I, II, III, dossier B

Carton Les règlements du port de Shanghai.

<sup>77</sup> Centre des Archives diplomatiques de Nantes, 635POA 56, 635POA 557

<sup>78</sup> Centre des Archives diplomatiques de Nantes, Per 460, *Service list, 1875, 1876, 1883, 1884, 1886, 1887, 1889, 1890, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1909, 1913*, Imperial maritime customs, Shanghai, 1883-1913, Direction des douanes chinoises.

les nationalités, les salaires des employés et d'autres informations administratives de la Douane impériale chinoise. Elles sont particulièrement importantes pour retrouver les noms des ingénieurs qui ont participé à la construction du port de Shanghai. En effet, les noms des employés de la douane ont été classé par leur département de travail. Par exemple, dans la Service List de 1876, il est indiqué que, le Britannique David Marr Henderson, fut ingénieur en chef du département de la Marine (Marine Department) de la douane impériale maritime depuis 1869<sup>79</sup>.

Les Messageries maritimes présentent dans cette thèse un cas d'étude spécifique. Elles représentent un bon exemple d'entreprise française ayant réussi à Shanghai pendant la période de notre étude. En étant donné que les Messageries maritimes ont fusionné avec la Compagnie générale transatlantique en 1977 pour former la Compagnie générale maritime, une grande partie des archives des Messageries maritimes à Shanghai ont été conservé aux archives de la French Lines au Havre. Dans les rapports généraux de service qui ont été fait par les par les agents de l'Agence générale de Shanghai, non seulement les recettes et les dépenses ont été rapportés de façon très détaillée. En plus, au début de chaque rapport, sont analysées, les situations politique, économique de la Chine et de ses relations avec la France.<sup>80</sup> Le nom de tous les employés ainsi que leur salaire sont aussi indiqués dessus. Ces rapports constituent une source très importante pour l'analyse économique de la Chine de cette époque, mais ils permettent aussi de connaître le niveau de vie des employés des Messageries à Shanghai. Il est bien dommage que les archives des Messageries datant d'avant 1880 ne soient pas disponibles en raison de leur perte, néanmoins, le dépouillement des documents utiles à la présente thèse demande beaucoup d'investissement personnel. Dans les archives de la banque Crédit Agricole situé à Montrouge<sup>81</sup>, sont conservés de

---

<sup>79</sup> Centre des Archives diplomatiques de Nantes, Per 460, *Service list, 1876*, Imperial maritime customs, Shanghai, 1876, Direction des douanes chinoises.

<sup>80</sup> Archive du French Line au Havre, Compagnie des Messageries Maritime, Direction de l'Exploitation, *Rapport-général de Service, années 1886, 1892, 1903, 1907, 1911, 1912, 1913*,

<sup>81</sup> Pénot Pascal, « Les archives de la Banque de l'Indochine », *Revue française d'histoire économique*, 2018/1-2 (N° 9-10), p. 270-277. DOI : 10.3917/rfhe.009.0270. URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-d-histoire-economique-2018-1-page-270.htm>; Hubert Bonin, *Banking in China (1890s -1940s) : Business in the French Concessions*, Routledge, 2020; Hubert Bonin, *French Banking and Entrepreneurialism in China and Hong Kong: From the 1850s to 1980s*, Routledge, 2019.

nombreux documents de la banque concernant les activités des Messageries Maritimes et les autres commerçants français de Shanghai pendant toute la période étudiée<sup>82</sup>.

Enfin, la chance des historiens qui travaillent sur la période où la photographie soit née, est qu'il existe des fonds et collections photographiques qui fournissent les aperçus les plus directs de l'époque de notre étude. Dans tous les fonds d'archives mentionnés plus haut dans le texte, il existe nombreuses photos sur Shanghai. En outre, sur le site de Virtual Shanghai, on y trouve un grand nombre de cartes de Shanghai datant du milieu du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle. Ajoutons que plus de 4500 clichés photographiques sur Shanghai sont aussi disponibles en ligne. Dans les archives des Messageries, il existe un grand nombre de photos des navires de la compagnie et des photos montrant les intérieurs luxueux des grands paquebots. Les images constituent une source précieuse qui nous aide à documenter l'histoire sociale, culturelle, économique et politique de Shanghai durant la période de notre étude.

Pour résumer, la méthodologie appliquée pour cette présente thèse repose sur l'utilisation croisée de plusieurs fonds d'archives, y compris des archives officielles chinoises et étrangères (françaises, belges, britanniques et américaines), des archives d'événements historiques spéciaux, des livres et des recueils d'archives édités par des historiens chinois et étrangers, des journaux anciens chinois et étrangers, ainsi que des traités et des documents diplomatiques entre la Chine et les pays étrangers. En outre, l'utilisation des cartes anciennes de la Chine et de Shanghai sont aussi très nombreuses dans cette thèse. Elles sont utilisées pour soutenir les analyses historique et géographique de la ville de Shanghai. Dans le chapitre sur les différents types de navires navigants sur l'eau autour de Shanghai, des photos et des illustrations sont présentées pour donner une aperçue plus directe de l'objet cité dans la thèse.

---

<sup>82</sup> Archive du crédit agricole, Montrouge.



## 0.4 Organisation de la thèse

La présente thèse est organisée en trois parties. La première partie vise à approfondir le contexte historique de la Chine et de la ville de Shanghai des années 1840 à 1860. C'est pendant cette période que Shanghai commence à s'affirmer comme la principale porte ouverte de la Chine sur la révolution industrielle, menée dans les pays occidentaux dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>83</sup>. Le premier chapitre se concentre sur la raison du choix de Shanghai par les Anglais en tant que le port le plus au nord pour leur commerce avec la Chine. Le premier point examiné minutieusement dans ce chapitre est la situation géographique de la ville<sup>84</sup>. Il est d'avis unanime que la présence des étrangers ainsi que les deux concessions étrangères font de Shanghai une ville exceptionnelle<sup>85</sup>. C'est pourquoi le deuxième point de ce chapitre aborde les installations étrangères à Shanghai. Le troisième point traite des révoltes chinoises, en particulier la révolte des Taiping et celui des Petits couteaux à Shanghai<sup>86</sup>. Sans ces révoltes, les forces étrangères présentes à Shanghai n'auraient pas eu autant de pouvoir pour négocier avec le gouvernement local et obtenir plus d'avantages et d'autonomie dans leur concession. Enfin, le quatrième point traite de la construction d'un port unique, notamment l'affirmation du modèle Shanghai essentiellement créé par les étrangers<sup>87</sup>.

Le chapitre II traite de la division de Shanghai en matière de douanes, de ports et de commerces. Le premier point examine les douanes de Shanghai. En effet, avant l'arrivée des étrangers, il existait une seule douane à Shanghai, située sur le quai devant la cité intramuros de la ville. Cependant, lors des révoltes des Petits couteaux, le gouvernement

---

<sup>83</sup> Laurent Testot, « Une grande divergence, Kenneth Pomeranz. *Une grande divergence La Chine, l'Europe et la construction de l'économie mondiale*. Kenneth Pomeranz, Albin Michel, 2010 », *Sciences Humaines*, vol. 255, no. 1, 2014, pp. 11-12 ; Kenneth Pomeranz, « Le machinisme induit-il une discontinuité historique ? Industrialisation, modernité précoce et formes du changement économique dans l'Histoire globale », Philippe Beaujard éd., *Histoire globale, mondialisations et capitalisme*. La Découverte, 2009, pp. 335-373.

<sup>84</sup> Emmanuel Desclèves, « Shanghai, mégapole maritime », *Revue Défense Nationale*, vol. 810, no. 5, 2018, pp. 89-94.

<sup>85</sup> Marie-Claire Bergère, « Le développement urbain de Shanghai, un 'remake' ? », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. n° 85, no. 1, 2005, pp. 45-60.

<sup>86</sup> Giaffferri-Huang Xiaomin, « Histoire des révolutions chinoises », *Le roman chinois depuis 1949*, sous la direction de Giaffferri-Huang Xiaomin, Paris, Presses Universitaires de France, 1991, pp. 79-93.

<sup>87</sup> Douay, Nicolas, et Wei Qi. « L'aménagement de l'espace en Chine : vers un modèle plus intégré ? », *L'Information géographique*, vol. 80, no. 3, 2016, pp. 8-25.

local a perdu contrôle de la douane<sup>88</sup>. Par conséquent, les étrangers ont établi une nouvelle douane pour le commerce extérieur dans la partie concession internationale. Depuis lors, les Occidentaux ont pris le contrôle de la nouvelle douane de Shanghai. Cela a annoncé le début d'un statut particulier des étrangers à Shanghai. De marginaux dans la ville, ils sont devenus les principaux acteurs du maintien de l'ordre et des revenus de la ville. La création du nouveau bureau de douane par les étrangers a constitué un étape clé pour le développement futur de Shanghai<sup>89</sup>. Il est particulièrement important de citer cet évènement. C'est de là que l'on verra aussi que les principaux personnels de la douane étaient au début de grands négociants des grandes entreprises étrangères. D'où l'importance primordiale d'étudier l'histoire des entreprises dans le cas du port de Shanghai. Le deuxième point examine les règlements portuaires, tels que le pilotage des navires et les frais de dépense à l'arrivée d'un bâtiment maritime. Le troisième point examine les activités commerciales du port de Shanghai, y compris les importations de produits tels que le coton et l'opium, ainsi que les exportations de produits tels que la soie et le thé.

La deuxième partie de cette thèse s'intéresse aux étapes clés qui ont permis à Shanghai de devenir un port moderne<sup>90</sup>. Le chapitre III traite des entreprises étrangères à Shanghai, en particulier dans les secteurs de la banque et du transport maritime. En effet, les plus marchands étrangers les plus fortunés de Shanghai ont souvent investi dans ces deux secteurs car ils sont essentiels pour le commerce extérieur. La banque facilite les échanges commerciaux entre les différents pays, tandis que le transport maritime réduit les coûts commerciaux et augmenter des profits. En plus celui-ci constitue un secteur qui rapporte de forts profits aussi. Par exemple, les sociétés Jardine Matheson & Co. et Russell & Co. ont toutes deux ouvert leur propre agence bancaire dès leur arrivés à Shanghai<sup>91</sup>. Ces entreprises étaient aussi les premières à investir dans le transport maritime tout en gardant plusieurs

---

<sup>88</sup> Jean Chesneaux, « L'héritage des révoltes paysannes de l'âge classique », *Le Mouvement paysan chinois (1840-1949)*, sous la direction de Chesneaux Jean. Le Seuil, 1976, pp. 9-27.

<sup>89</sup> François Gipouloux, « Attractivité, concurrence et complémentarité : la place ambiguë des villes côtières chinoises dans la dynamique économique du corridor maritime de l'Asie de l'Est », *Outre-Terre*, vol. n° 15, no. 2, 2006, pp. 149-160.

<sup>90</sup> Sanjuan Thierry. « Pékin, Shanghai, Hong Kong Trois destins de villes dans l'espace chinois », *Hérodote*, vol. 101, no. 2, 2001, pp. 153-179.

<sup>91</sup> Guillaume Daudin, « Les transactions de la mondialisation », *Revue de l'OFCE*, 2005/1 (n° 92), pp. 221-262.

activités commerciales en Chine. Ce chapitre vise à présenter l'origine des premières sociétés étrangères installés à Shanghai, en mettant l'accent sur le rôle clé des compradors dans leur succès en Chine. Les étrangers ont très rapidement compris que, dans cette société où les habitudes, les langues, la culture, les mœurs... etc. tous ont différents, il faut avoir un intermédiaire chinois pour pouvoir travailler et commercer avec les Chinois. Les entreprises étrangères ont également introduit de nouvelles activités économiques telles que les banques moderne, les compagnies d'assurance, les compagnies maritimes modernes, permettant à Shanghai de se développer rapidement en ville portuaire moderne.

Le chapitre IV examine les différentes étapes de la construction du port de Shanghai, ainsi que les ingénieurs et les techniques impliquées dans sa réalisation. Il a été mentionné précédemment que la ville Shanghai était divisée en trois parties avec trois gestionnaires différents pendant la période concessionnaire (1843-1943)<sup>92</sup>. Le Municipal Council de la concession internationale et le consulat municipal de la concession française géraient pleinement les constructions des infrastructures civiles dans leurs parties respectives. Cependant, le gouvernement local chinois participait activement aussi à ces constructions, car il restait propriétaire de ces deux concessions, il devait répondre aux besoins des étrangers. Ce chapitre commence donc par présenter les différentes parties responsables de la construction du port, en expliquant comment le Municipal Council a évolué au fil du temps jusqu'à devenir un acteur clé dans la construction du port de Shanghai. Le chapitre compare aussi les différences de gestion civile entre la concession internationale et la concession française. Il est intéressant de constater que ces deux parties ont collaboré étroitement à construire ensemble les parties communes dans le port et la ville de Shanghai. Dans un second temps, le chapitre se penche sur le rôle des ingénieurs dans la construction du port. En effet, les ingénieurs civils européens ont joué un rôle crucial dans la conception et la construction des infrastructures portuaires et civiles de Shanghai, en particulier les ingénieurs français qui ont construit cette ville comme ils construiraient pour leur propre patrie. C'est grâce à leur investissement que la concession française est devenue célèbre pour son confort et sa beauté.

---

<sup>92</sup> Bernard Brizay, *La France en Chine. Du XVII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2013, pp. 457-472.

Après avoir parlé des acteurs de la construction du port de Shanghai, le chapitre V se concentre sur l'aménagement et la gestion de ce port. Il évoque aussi les nouveaux métiers qui sont apparus dans le cadre de son développement. Le chapitre commence par discuter de l'aménagement des espaces autour de la rivière Suzhou et l'importance de cette rivière pour le commerce intérieur chinois. La richesse du secteur reliant le Soochow Creek et le Bund fait mourir d'envie tous les étrangers intéressés au marché intérieur chinois. C'est la raison pour laquelle les étrangers ont étendu le port jusqu'au Soochow Creek, ce qui a entraîné une redéfinition de la ligne portuaire de la ville. Le chapitre V examine ensuite l'aménagement des quais et des espaces autour du fleuve Huangpu, tout en soulignant l'évolution de la population dans la concession internationale de Shanghai et la construction du premier chemin de fer dans la ville. Il décrit également les quais et les docks des différentes entreprises installées sur les rives des deux concessions, ainsi que le rôle des coolies chinois dans le fonctionnement du port de Shanghai. Le chapitre IV et V offrent un aperçu détaillé de la construction et la gestion du port de Shanghai au XIX<sup>e</sup> siècle, en mettant l'accent sur les acteurs, les ingénieurs et les nouvelles professions qui ont émergé dans le cadre de son développement. Cette partie épouse pleinement le point central de la présente thèse, qui consiste à montrer comment les activités commerciales promues par les négociants étrangers constituent le moteur du développement du port de Shanghai. Outre les gestionnaires officiels, les entreprises étrangères construisent et gèrent leurs propres constructions autour du port. Ils sont aussi des acteurs majeurs qui investissent dans le port de Shanghai.

La troisième partie de cette thèse traite de l'impérialisme et de l'émergence d'une conscience nationale chinoise<sup>93</sup>. Après que les étrangers soient devenus en quelque sorte les vrais bâtisseurs de la ville portuaire de Shanghai, et qu'ils aient pris en main les organes stratégiques de la ville, la conscience nationale chinoises s'est réveillée. Le chapitre VI se concentre sur la compétition internationale dans le domaine de la construction navale, car ceci est étroitement lié aux activités portuaires de Shanghai<sup>94</sup>. Les différents types de

---

<sup>93</sup> Xu Ben. « Nationalisme populaire et nationalisme d'État : le cas chinois », *Outre-Terre*, vol. n° 15, no. 2, 2006, pp. 51-59.

<sup>94</sup> Xiao-Planes Xiaohong, « La difficile réforme de l'état chinois », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 109-110, no. 1-2, 2013, pp. 4-9.,

bateaux et de navires chinois sont présentés, y compris les bateaux de sable et d'oiseaux, les bateaux Fu et les bateaux Guang. Ces types de bateaux, autrefois très avancés et efficaces, se font dépasser par les nouveaux types de navires occidentaux. Ces derniers sont en effet des bateaux à deux ou trois voiles, les Feijian chuan, ainsi que des navires à vapeur. Ce chapitre explique aussi les premières influences occidentales sur la construction navale chinoise ainsi que la perception des nouvelles technologies occidentales par les Chinois au XIX<sup>e</sup> siècle. Cette partie énonce les raisons pour lesquelles les Chinois ont ressenti le besoin et la nécessité d'apprendre auprès des occidentaux, autrefois perçu comme des barbares, mais qui devenus supérieurs qu'eux dans de nombreux domaines.

Le chapitre VII examine enfin la réaction des autorités chinoises face à l'impérialisme occidental. Il aborde les compagnies de navigation à vapeur en Chine, notamment le Mail Steamer et le Shipping steamer. Ce chapitre s'applique à une étude de cas portant sur le développement des trois plus grandes compagnies de navires étrangères de l'époque, à savoir la Shanghai Steam Navigation Company (Russell & Co.), l'Indo-China Steam Navigation Company (Jardine & Matheson) et la China Navigation Company (Butterfield & Swire). Ces trois compagnies de transport maritime ont toutes été ouvertes par des grandes sociétés étrangères ayant investi dans différents domaines de commerce. Elles ont compris que le transport maritime constituait une clé de richesse pour leur commerce en Chine. Par la suite, ce chapitre se penche sur le mouvement d'auto-renforcement des Chinois visant à récupérer ce marché maritime. Le gouvernement chinois a compris que le redressement de l'Empire nécessitait le développement de sa puissance navale, d'où la création du Chantier naval de Jiangnan <sup>95</sup>. Ce mouvement d'auto-renforcement se manifeste aussi dans le domaine de commerce, avec la naissance de la China Merchant Navigation Company (CMNC), les Chinois souhaitant reprendre en mains le commerce maritime. Ce chapitre décrit les rudes compétitions commerciales en matière maritime entre les différentes nations en Chine et plus spécifiquement à Shanghai. Ceci montre parfaitement que les compétitions des entreprises sont l'élément majeur qui poussent une

---

<sup>95</sup> Christine Cornet, *Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937 : les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne* sous dir. de Marie-Claire Bergère, EHESS, Paris, 1990.

société à évoluer et à développer. Le fait que Shanghai soit devenue une ville portuaire moderne, est étroitement lié aux activités des différentes entreprises et à leurs concurrences commerciales tout au long de la période concessionnaire. Ceci constitue donc le sujet central de la présente thèse.



**PARTIE I: SHANGHAI, LA PORTE  
MARITIME DE LA CHINE, 1843- 1912**

---





# CHAPITRE I : SHANGHAI (1843 – 1862)

## INTRODUCTION

“大清大皇帝，大英君主，欲以近来不合之端详解释，息止肇衅，为此议定设立永久合约。。。。

大清大皇帝，大英君主永存平和，所属英华人民彼此友睦，各住他国者必受该国保佑身家全安。

自今以后，大皇帝恩准大英国人民带同所属家眷，寄居大清沿海之广州、福州、厦门、宁

波、上海等五处港口，贸易通商无碍。”

« Le Grand empereur de Qing, le Roi de la Grande Bretagne, décident de s'expliquer concernant les derniers malentendus qu'il y a eu entre les deux peuples, et de mettre un terme à leurs conflits. Pour cela fut établi ce traité de paix éternel...

Le Grand empereur de Qing, le Roi de la Grande Bretagne vivent la paix éternelle, leurs peuples partagent l'amitié et la paix, ceux qui vivent dans un pays étranger que le leur seront protégés par le pays d'accueil.

Dorénavant, le Grand empereur autorise gracieusement que le peuple anglais puisse vivre accompagné de leur famille, dans les villes côtières de Grand Qing dont Guangzhou, Fuzhou, Xiamen, Ningbo et Shanghai, ces cinq villes portuaires, ils sont également autorisés à y commercer librement. »

- Extrait du « *Traité de Nankin* », 28 juillet 1842<sup>96</sup>

Toute l'histoire du port de Shanghai a commencé en 1842, lorsque le traité de paix entre la Grande Bretagne et l'Empire du milieu est signé à la suite de la perte de la première

---

<sup>96</sup>Granville G. Loch, Royal Navy, *The Closing Events of the Campaign in China; The Operation in the Yang-Tze-Kiang; and Treaty of Nanking*, London, John Murray, 1843, pp.206 – 207 ; Dennis Abrams, *The Treaty of Nanking*, New York, Chelsea House, 2011.

guerre de l'Opium. Cet accord est signé à bord du vaisseau de guerre britannique, le HMS Cornwallis, en présence des représentants de l'autorité chinoise et anglaise, le 29 août à Nankin.<sup>97</sup> En raison de ce traité, Shanghai 上海, qui était une ville secondaire sur la côte sud-est de la Chine par rapport à Suzhou 苏州 et Hangzhou 杭州, s'est transformée à grande vitesse. Elle s'est ainsi progressivement imposée comme la plus grande ville portuaire de la Chine, devant Canton, pour arriver en tête du commerce extérieur de la Chine avec les Occidentaux. Cependant, Shanghai n'est pas la seule ville portuaire devenue accessible par ce traité : en plus de Canton 广东, ce traité a permis aussi le développement des villes de Fuzhou 福州, Xiamen 厦门 et Ningbo 宁波.<sup>98</sup> Mais pourquoi Shanghai est-elle devenue la ville de prédilection des Occidentaux ? Qu'a-t-elle de particulier ? Pour répondre à cette question, il est nécessaire de présenter le contexte historique de l'époque, afin de mieux comprendre le choix stratégique de cette ville comme ville d'ouverture entre l'empire chinois et l'Occident pour les Anglais.

Jusqu'en 1842, Canton est la seule ville portuaire chinoise ouverte aux marchands étrangers. À l'époque de la Chine de Ming (1368 – 1664), la cour de l'Empire a donné à plusieurs maisons marchandes de la ville, le privilège officiel de commercer avec les marchands étrangers. Ces maisons sont surnommées les « Treize hangs »<sup>99</sup>, souvent traduits dans les ouvrages d'histoire par « Co-hong ». La dynastie Qing a gardé cette pratique de commerce avec les étrangers au travers des hong : un monopole de ce commerce leur est officiellement attribué. Le gouvernement de l'Empire ne se mêle pas du tout du dans le commerce avec les étrangers : les hong sont responsables de la conduite

---

<sup>97</sup> Pour la signature du *Traité de Nankin*, le représentant de la Grande Bretagne était le baronnet Henry Pottinger et, qui deviendra le premier gouverneur de Hong Kong également en juin 1843. Le côté chinois, Qiyong, Ilibu et Niujian sont les trois mandarins qui représentent l'empire chinois.

<sup>98</sup> *La Chine depuis le Traité de Nankin*, Paris, Typographie Panckoucke, 1853.

<sup>99</sup> Les « Treize hangs » désignaient les commerçants qui avaient le droit de faire commerce avec les étrangers. En général leur nombre ne dépassait pas treize. Ainsi, les commerçants européens qui arrivaient à Guangdong ne pouvaient séjourner que dans les hôtels des commerçants spécialement dédiés à cet effet. Ces hôtels étaient construits à l'extérieur de la ville, au bord du fleuve Zhujiang et étaient au nombre de treize.

des étrangers avec lesquels ils sont en affaire et sont l'intermédiaire entre les commerçants étranger et le gouvernement chinois.<sup>100</sup>

Du côté des Européens, nous nous situons pleinement dans le courant économique qu'on appelle le mercantilisme. Il se manifeste par une prise de conscience de soi des États avec deux objectifs fondamentaux : (i) « celui d'une unification interne qui subordonne la prospérité économique à la puissance de l'État » et (ii) « celui d'une puissance externe, à la recherche d'une hégémonie sur les autres nations. »<sup>101</sup>. Par ce courant de pensée et afin de devenir les grandes puissances commerciales, les États Européens accordent des privilèges à certaines sociétés, leur garantissent un monopole commercial. La Grande Bretagne avec l'*East India Company (EIC)* et la France avec sa Compagnie des Messagerie maritimes sont les meilleurs exemples. Depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'*EIC* avait ainsi le monopole de commercer, notamment le thé, avec la Chine au travers des hongs de Canton. De plus, depuis le contrôle par les Britanniques de l'Inde (1757) et du Bengale (1793), l'*EIC* devient le plus grand fournisseur d'Opium en Chine, produit addictif pour une grande partie de la population chinoise.

Dans les années 1830, deux effets ont conduit à une libéralisation des échanges, jusque-là concentrés à Canton pour l'ensemble de la Chine. Tout d'abord, le fort développement du commerce d'« Inde-en-Inde »<sup>102</sup> permet à des commerçants indépendants de prospérer. Leur expansion les conduit à progressivement étendre leur zone d'influence à l'ensemble de l'Asie et à remettre en cause les monopoles commerciaux en place. Concomitamment, l'essor du libéralisme économique et commercial du début du XIX<sup>e</sup> siècle amène la Grande Bretagne à abolir par l'édit de 1833 le monopole de l'*EIC*. L'*EIC*, commerçante pionnière et consciente des difficultés économiques à venir lié à l'arrivée de nouveaux compétiteurs dans ses zones portuaires actuelles, part à la recherche

---

<sup>100</sup> Morse Hosea Ballou, *The international relations of the Chinese empire*, Third revised edition, London, Longmans, Green & CO. 1908;1913;1920, p. 67-74. Le monopole de commerce des Co-hong sera aboli par le l'article V du *Traité de Nankin* dès 1842.

<sup>101</sup> Céline Spector, « Le concept de mercantilisme », *Revue de métaphysique et de morale*, 2003/3 n° 39, Presse Universitaire de France, pp. 289 -309.

<sup>102</sup> Philippe Haudrère, *Les Companies des Indes orientales, Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858)*, éditions Desjonquierres, Paris, 2006.

de nouveaux ports. Elle commence ainsi à rechercher de nouvelles places commerciales le long de la côte d'Est de la Chine, bien avant la perte de son monopole en 1833. C'est ce bouleversement des équilibres économiques qui conduit à l'émergence progressive de Shanghai comme nouveau point d'entrée commercial majeur avec la Chine.

## **I.1 : SHANGHAI, LE PORT DE COMMERCE LE PLUS AU NORD.**

« Nous étions à l'embouchure du puissant fleuve Yangzi – ‘ l'Enfant de l'océan’ - le fleuve le plus riche du monde ; le plus riche en eau navigable ; dans les villes puissantes, dans les êtres humains industriels, dans les affluents riches et dans de larges marges de terres cultivées d'une fertilité inépuisable. »<sup>103</sup>

- George Wingrove Cooke

### **I.1.1 La « découverte » de Shanghai par les Anglais**

Dès 1832, l'*EIC* a organisé un voyage de développement de nouveaux ports de commerce en Chine, au départ de Macao en allant vers le nord. Ce voyage a été désigné comme un « voyage de découverte des ports du Nord de la Chine ». Le projet, initialement créé par M. Stewart Marjoribanks, le président du comité restreint des marchands<sup>104</sup> responsables de l'*EIC*, a été confié à deux personnes : Hugh Hamilton Lindsay (1802–1881), l'un des commerçants responsables de l'*EIC* et Karl Gützlaff (1803-1851), un missionnaire prussien employé par la même compagnie. A la fin de leur voyage de plus de 8 mois<sup>105</sup> sur le bateau Lord Amherst, chacun des deux a écrit un rapport de voyage à la direction de la compagnie<sup>106</sup>. À travers la lecture du rapport de Lindsay et celui de Gützlaff, les lecteurs peuvent apprendre que Lord Amherst est arrivé dans les eaux de Shanghai le 20 Juin 1832.

---

<sup>103</sup> George Wingrove Cooke, *China: Being "The Times" special correspondence from China in the years 1857-58*. London, 1859, p. 9. Description du fleuve Yangzi par l'auteur qui arrive à Shanghai pour la première fois, le 7 août 1857. Texte traduit de l'anglais.

<sup>104</sup> Thomas John Buckton, *China Trade: Containing the Entire Substance of the Evidence Laid Before the House of Commons, in the Session of 1830*, London, Hull, I. Wilson, Lowgate, 1831, pp. 31, 44, 47.

<sup>105</sup> Selon M. Lindsay, leur voyage a commencé le 26 février 1832, et terminé au mois d'octobre de la même année.

<sup>106</sup> *Report of Proceedings on A Voyage to the Northern Ports of China, In the Ship, Lord Amherst*. London, B. Fellowes, second edition, 1834, page advertisement.

En fait, quelques jours avant leur arrivée, le daotai de Shanghai a déjà été informé par la province de Zhejiang 浙江 qu'un bateau des « Barbares » croise en mer de Chine et qu'il avance vers le nord. Un édit en date du 18 juin est d'ailleurs promulgué à Shanghai pour interdire à tous les habitants de la côte d'entrer en contact avec ces étrangers ; et leur rappeler qu'ils doivent rendre compte de toutes les informations relatives aux bateaux des « Barbares ». <sup>107</sup> Ceci explique que les visiteurs Anglais ont été mal reçus à leur arrivée à Shanghai. Lindsay et Gützlaff sont agréablement surpris par l'aspect global de Shanghai, comme l'indique l'extrait suivant du journal de voyage de Lindsay :

« La ville de Shanghai est construite sur le côté gauche de la rivière, comme d'ailleurs toutes les villes chinoises que j'ai visitées, ce qui doit probablement être lié à la coutume chinoise d'attribuer la gauche comme lieu d'honneur. Des quais confortables et de grands entrepôts occupent les rives de la rivière, qui est suffisamment profonde pour permettre aux jonques d'être déchargées sur leurs côtes. Au milieu, il y a six à huit brasses de profondeur et un largeur de cinq cents mètres. Tous les quais étaient bondés de gens attirés par notre présence et notre apparence (...) Nous sommes entrés par les portes de la ville, à environ un quart de mile de distance. Les rues sont étroites et beaucoup d'entre elles sont pavées de petites tuiles semblables aux clinkers hollandais, qui donnent une marche bien agréable. Les magasins de la ville sont généralement petits, mais des articles de toutes sortes y sont exposés à la vente. J'en ai vu beaucoup avec des produits européens. »<sup>108</sup>

Lindsay et Gützlaff ont vu en Shanghai un parfait nouveau port de commerce, bien qu'ils n'y soient restés que quelques jours. Ils ont rencontré plusieurs mandarins de la ville et leur ont fait part de leur volonté de commercer directement avec eux, par le port de Shanghai, sans passer par Canton. Évidemment les mandarins s'y sont opposé formellement

---

<sup>107</sup> L'édit de 18 juin 1832, "*The Taokwang, 12th year, 5th moon, 20th day*. " idem, page 181.

<sup>108</sup> L'extrait du journal de Lindsay traduit de l'anglais en français par moi-même ; idem, page 172

et leur ont ordonné de retourner immédiatement à Canton.<sup>109</sup> Cette première négociation fut donc un échec. Cependant, après une quinzaine de jours de croisière aux alentours de Shanghai, ils ont conclu qu'il n'y a pas d'autre endroit aussi intéressant que celui-ci. C'est pourquoi ils ont décidé d'y retourner une seconde fois, afin de tenter une nouvelle négociation. D'après le journal de M. Gützlaff, les Anglais sont revenus à Shanghai le 8 Juillet 1832 et leur seconde visite est plus fructueuse. Ils ont bénéficié d'un accueil cordial non seulement de la part des habitants de la ville, mais aussi des mandarins locaux. Lors de leur seconde visite, ils se sont rendus au marché et ont acheté abondamment de la soie et d'autres produits. Une nouvelle analyse du marché est décrite par nos visiteurs.

« Il ne sera pas inutile de remarquer que Shanghai se classe après Canton en importance (commerciale)... Il y a toujours un commerce soutenu qui serait beaucoup plus important si les Européens étaient admis dans ce port. La consommation d'articles étrangers par les nombreux millions de personnes qui habitent l'Asie centrale est très importante. Par conséquent, les importations dépassent de loin les exportations ; ces dernières sont principalement constituées de soie brute, d'étoffes de soie et de thé ; outre les produits manufacturés fabriqués à la main par le peuple du Jiangnan. Les navires ancrés à cet endroit pourraient atteindre Sha-po dans les provinces de Zhejiang ; District de Hangzhou et à Suzhou, un peu plus au sud de la rivière Wusong. Ce dernier endroit est l'un des quartiers les plus peuplés et les plus charmants de tout l'empire chinois et pourrait pleinement revendiquer le nom poétique d'Arcadie. Le fait qu'un si grand nombre d'entreprises méritoires aient été ignorées, est vraiment surprenant. La crainte de violer les lois chinoises a dissuadé les navires de tenter d'établir des relations commerciales. Il est vrai qu'il y a des obstacles, mais pas insurmontables. Ils sont sûrement moindres qu'en Nouvelle-Zélande et à Madagascar. »<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> L'édit de "Taoukwang, 12th year, 5<sup>th</sup> moon, 23d day."; idem, p.186.

<sup>110</sup> Karl Friedrich August Gützlaff, *The Journal of Two Voyages Along the Coast of China, in 1831; & 1832: The First in a Chinese Junk, the Second in the British Ship Lord Amherst: with Notices of Siam, Corea, and the Loo-Choo Islands, and Remarks on the Policy, Religion, Etc., of China*, J.P. Haven, New-York, 1833. Pages, 245-246.

Ces rapports, qui datent de 1832 et publié dès 1833, montrent tout à fait que les Britanniques sont conscients qu'il existe un immense marché chinois derrière le port de Shanghai. De plus, la ville en elle-même est un endroit agréable à y vivre, qui dispose d'un sol fertile et d'une population relativement aisée. D'un autre côté, Shanghai bénéficie aussi tous les avantages géographiques d'un port de commerce extérieur et intérieur. Cependant, en 1832, les relations sino-britannique sont encore sur une phase de l'entente cordiale, les deux parties restent prudentes dans leur gestion de relation politique. Néanmoins, cette visite menée par les personnels de l'*EIC* renforce la forte volonté de la Grande Bretagne de pénétrer dans l'immense marché intérieur chinois, et les Britanniques vont prendre les choses en main, et de tout faire pour arriver à atteindre leur objectif. Toutefois, il faut attendre jusqu'à 1839, qu'une vraie guerre menée par la Grande Bretagne contre les Chinois s'éclate, qui se terminera à la perte de l'empire du milieu, ainsi qu'à la signature du traité de Nankin. La volonté des Britanniques de vouloir étendre leur marché vers le Nord de la Chine s'est concrétisée avec leur découverte de Shanghai. Ce port situé au nord de Canton, est l'endroit idéal pour pénétrer le marché d'interne chinois, grâce à sa situation géographique centrale de la Chine.

### **I.1.2 : Importance de la situation géographique de la ville de Shanghai**

Bien que la Ville de Shanghai soit construite juste à l'embouchure du fleuve Yangzi qui se jette dans la mer de Chine orientale, mais elle possède aucune institution portuaire et maritime avant les arrivées des Occidentaux. Car tous les ports chinois sont fermés au commerce maritime à l'exception de Canton jusqu'en 1843. L'absence d'une institution portuaire et maritime fait qu'auparavant, les ports fluviaux de Shanghai sont gérés par les mandarins de la ville. Sous la dynastie Qing, la gestion des eaux (rivières, canaux, fleuves) de la ville de Shanghai est partagée de manière très confuse entre le Vice-roi des Deux



Jiang<sup>111</sup> 两江总督 et le Vice-roi de Nanhe 南河总督.<sup>112</sup> Il est important de noter qu'en effet, les fleuves et les rivières de Shanghai jouent un rôle important dans la transportation fluvial des céréales à l'intérieur de la Chine. Ce processus d'envoi des céréales qu'on appelle en chinois -*caoyun* 漕运, consiste en effet à transférer les grains (riz principalement) des parties riches en production agricole (Souvent dans le sud de l'Empire, par exemple, la région Jiangnan), vers le nord de la Chine<sup>113</sup>. Ces envois sont importants non seulement pour nourrir toute la cour de Pékin, mais ils sont aussi destinés à remplir les garnisons frontalières de l'empire.

Sous le règne des empereurs Jiaqing 嘉庆 (1760-1820) et Daoguang 道光 (1820-1850), les gestions des rivières et des voies navigables sont absolument catastrophiques. Plusieurs parties du Grand Canal <sup>114</sup> sont soit obstruées, soit inondées. Le *caoyun* traditionnel ne peut pas être assuré. C'est la raison pour laquelle qu'en 1825, durant le règne de l'empereur Daoguang, il y a eu la création d'un bureau d'expédition à Shanghai. Son but est d'essayer de faire remplacer l'envoi fluvial des céréales par un envoi maritime 海运. Cette ligne d'expérimentable d'envoi qui a eu un succès inattendu, est de départ de Shanghai. Elle passe ensuite par le port de Tianjin dans le nord (où se trouve le centre douanier), pour enfin arriver à Pékin par la route continentale. Avec cette expérience, les mandarins ont constaté que l'envoi maritime est non seulement plus rapide que l'envoi fluvial, de plus, il est aussi plus sécurisé. Cependant, le *caoyun* est un système millénaire de l'empire chinois, toute une chaîne des institutions et de personnes vivent des profits tirés derrière ce système fortement corrompu.

---

<sup>111</sup> Le Vice-roi des Deux Jiang 两江总督 est un poste très important sous la dynastie de Qing. Il possède à lui seul la responsabilité principalement militaire des trois provinces, dont la province de Jiangsu (où se situe Shanghai), Anhui et celle de Jiangxi. Le vice-roi des Deux Jiang supervise donc les affaires militaires, provisions et fonds ; il s'occupe également la gestion des voies navigables et les affaires civiles. Voir Zhao Erxun, Jin Zhaofeng, *Qingshi gao*, volume 116, 1914-1927.

<sup>112</sup> Le Vice-roi de Nanhe 南河总督 a la responsabilité de la gestion des rivières et des voies navigables de la région de Jiangnan. Il s'occupe principalement de la rivière Huanghe. Avant 1855, la trajectoire de la rivière Jaune passait par la province de Jiangsu pour se jeter dans la Mer Jaune. Après cette date, elle change de trajectoire, elle passait donc par le nord pour rejoindre le golfe de Bohai.

<sup>113</sup> Niu Yue, *Zongheng shuilu jiaotong*, Presse de l'Université de Shantou, 2016, page 73 -74.

<sup>114</sup> Le Grand Canal de Chine est un vaste système de navigation intérieure au sein des plaines de la Chine du Nord-Est et du Centre-Est s'étend de Pékin au nord, à la province du Zhejiang au sud.

Le *caoyun* est en soi un symbole de l'économie de l'empire chinois millénaire.<sup>115</sup> Il est presque impossible de le bouleverser brusquement. C'est pourquoi malgré les succès de la route maritime, l'empereur Daoguang a aussitôt décidé de reprendre l'expédition fluviale dès 1826. Le port de Shanghai n'a pas eu assez de temps et d'opportunité pour rayonner dans l'empire. Ce n'est qu'en 1847 que le transport maritime est repris par le gouvernement.<sup>116</sup> À travers ces différents épisodes de *caoyun*, on peut conclure qu'en matière maritime et fluviale, la ville de Shanghai est un point central qui relie le Sud et le Nord de l'empire chinois. Néanmoins, l'aspect maritime de la ville n'a pas pu être développé à cause de multiples problèmes historiques. Le véritable élément qui a mené au port de Shanghai à se développer rapidement est son ouverture officielle, proclamée par le premier consul britannique de Shanghai, George Balfour (1809-1894), le 17 novembre 1843.<sup>117</sup> Dorénavant, ce port devient le sujet principal des convoitises entre les différentes nations européennes.

## **I.2 : LE DÉBUT DES INSTALLATIONS ÉTRANGÈRES À SHANGHAI**

L'histoire du port de Shanghai est systématiquement liée aux installations de différentes concessions étrangères dans la Ville<sup>118</sup>. Les différents traités inégaux signés entre les Européens et les Chinois, ont donné le droit et les privilèges aux Occidentaux de s'installer et de commercer avec l'empire du milieu : le Traité de Nankin signé le 29 août 1842 et le Traité du Bogue<sup>119</sup> signé le 8 octobre 1843 avec les Anglais ; le Traité de Wangxia signé le 3 juillet 1843 avec les Américains et enfin le Traité de Huangpu, signé le

---

<sup>115</sup> Zhang Zhaojun, Sun Jingyan, *Zhongguo jindai wenhua shi*, Beijing, Beijing Book, 2018, version électronique, GoogleBook.

<sup>116</sup> Shen Weibing, « 上海城市民众和上海小刀会起 », *复旦学报 (社会科学版)*, 1997, numéro 4, p.75

<sup>117</sup> Dans le livre de Morse, *The international relations of the Chinese empire*, page 346-347, Morse avait fait mention que l'ouverture du port de Shanghai a été fait par une « *notification of the British consul, Captain G. Bulter, of November 17th, 1843* ». Ce « G. Bulter » qu'il avait mentionné est d'après ses notes le « *General Sir George Bulter ; died in 1894* ». Dans l'espoir de trouver le document officiel sur l'ouverture du port de Shanghai, ce personnage de G. Bulter suscite beaucoup de curiosité. Cependant, après des recherches abondantes, il est possible que Morse se soit peut-être trompé. D'après toutes les archives qu'on peut trouver actuellement, nous savons que le premier consul britannique de Shanghai était le général George Balfour, qui est lui aussi décédé en 1894. Le nom de G. Bulter n'a été trouvé dans aucun autre écrit.

<sup>118</sup> Linda Cooke Johnson, *Shanghai From Market Town to Treaty Port, 1074-1858*, Stanford University Press, Stanford, 1995, pp.176-320.

<sup>119</sup> Le *Traité du Bogue* est un accord supplémentaire du *Traité de Nankin*, ce traité ajoute une garantie d'extraterritorialité et une clause de la nation la plus favorisée à la Grande Bretagne.

24 octobre 1844 avec les Français. Peu de temps après les signatures de ces traités, les Occidentaux se sont précipités à venir s'installer à Shanghai.

### **I.2.1 La concession anglaise et américaine**

En juillet 1843, le capitaine Henri Pottinger (1789-1856) et le grand mandarin représentant de l'empire chinois Qiying (耆英 1787-1858), ont signé un traité de commerce entre la Grande Bretagne et la Chine ainsi qu'un suppléant des règlements généraux sur le nouveau tarif de douanes, mis en vigueur le 27 juillet 1843<sup>120</sup>. Dans les Règlements généraux<sup>121</sup>, de l'article premier jusqu'au l'article 15, le document entier est porté sur les questions étroitement liées au commerce maritime dans les cinq ports. Faire de Shanghai purement un port dédié au commerce est l'objectif premier des Britanniques. Personnes ont vu le fort potentiel de cette ville à devenir le centre de la Chine à cette époque. Dès le début, les Anglais ont gardé Canton comme leur base des affaires. De plus, avec le traité de Nankin, ces derniers ont reçu l'île de Hong Kong. Une de leur plus grande préoccupation est de construire Hong Kong comme un mini Londres pour les Anglais qui sont en Asie de l'Est. Néanmoins, dans une telle atmosphère historique, Shanghai a rapidement gagné toutes les intentions des Anglais, et des autres nations, de s'invertir pleinement dans leur installation dans cette ville. Car Shanghai est une ville « libre », sécurisée et « partagée ».

Malgré la signature du traité de Nankin en fin année 1842, il y a eu durant les années de 1843 à 1846, continuellement des tentations d'attaques et de d'assassinat des marchands Anglais à Canton<sup>122</sup>. Cette insécurité est l'une des causes pour les marchands étrangers de se déménager de Canton et d'aller dans d'autre villes. Shanghai, où les habitants sont beaucoup plus « gentils » et où les consuls étrangers possédèrent une grande autonomie et de liberté, devient leur choix de ville de retrait numéro un. La publication de *Land*

---

<sup>120</sup> Frédéric Murchard, M. De Martens, *Nouveau Recueil Général de Traités, Conventions et Autres Transactions Remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et Etats dans leurs rapports mutuels*. Volume 4. À Gottingue, à la Librairie de Dieterich, 1847, pp. 418-447

<sup>121</sup> *Règlements généraux pour le commerce anglais dans les cinq ports de Canton, d'Amoy de Fouzhou de Ningpo et de Shanghai*.

<sup>122</sup> R. Montgomery Martin, Esq.; *China; Political, commercial, and Social; in an official report to her Majesty's Government*. Vol. II, London, James Madden, 1847, pp. 95-97

*regulations* le 29 novembre 1845<sup>123</sup>, signé par Gong Mujiu 宮慕久 (1788-1848) le daotai de Shanghai, et le capitaine George Balfour (le premier consul britannique de Shanghai) est un acte fondamental qui donne la ville de Shanghai un statut particulier. Ce règlement a défini pour la première fois, de manière brève, les frontières (excepté la frontière ouest) du territoire légal où les Anglais sont autorisés à vivre librement à Shanghai<sup>124</sup>. Avec ce règlement, le daotai et le consul britannique ont mis en accord sur le mode d'acquisition des terrains, de perception des taxes entre les Anglais et les Chinois à Shanghai.

Le règlement précise aussi bien que malgré la liberté des Anglais à s'installer dans la ville, le droit du sol appartient toujours à l'empire chinois ; et un consentement mutuel avec les habitants originaux est nécessaire afin de louer leur habitation à perpétuité. Seuls les Anglais et ceux qui sont autorisés par le consul britannique, peuvent s'installer sous le drapeau britannique. Les propriétaires chinois ne sont plus en mesure de décider le sort de leurs terrains. Par la suite, il y a eu plusieurs amendements de ce règlement entre le consul britannique et le daotai de Shanghai en vue de l'agrandissement du « territoire pour les Anglais » : notamment en septembre 1846 et en novembre 1848. Selon un guide sur les ports de traités de la Chine et du Japon datant de 1867 : en 1844, un an après l'ouverture officielle du port de Shanghai, la ville « compte que 23 résidents étrangers, un seul drapeau consulaire, 11 maisons de commerces et 2 missionnaires protestants. Seulement 44 vaisseaux étrangers sont venus durant la même période »<sup>125</sup>. La concession anglaise s'agrandit très rapidement. Le Père Roze, de la mission jésuite en Chine et qui a fait une visite de Shanghai à l'été 1847 témoigne que : « la ville anglaise s'élève comme par enchantement, est un vrai prodige. On ne construit pas ici des maisons européennes, mais de somptueux palais dans tous les genres. On dirait que Dieu a donné aux anglais un paradis terrestre pour les récompenser, ici-bas au moins, de la protection accordée aux

---

<sup>123</sup> Morse Hosea Ballou, *The international relations of the Chinese empire*, Third revised edition, London, Longmans, Green & CO., 1908; 1910; 1913; 1920. pp. 347-348.

<sup>124</sup> Auparavant à Canton, les Européens étaient interdits à vivre en Ville.

<sup>125</sup> Wm. Fred. Mayers, F.R.G.S., H. M's Consular service. N.B. Dennys, late H.M.'s consular service and Chas. King, Lieut. R.M.A, *The Treaty Ports of China and Japan. A complete guide to the open ports of those countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao. Forming a guidebook & vade mecum, for travellers, merchants, and residents in general, with 29 maps and plans*, London, Hong Kong, compiled and edited by N.B. Dennys, 1867, p. 356.

missionnaires. »<sup>126</sup> En 1849, 25 entreprises y sont installées et le nombre de résidents s'élève au nombre de 100 personnes.<sup>127</sup>

Le deuxième drapeau étranger à s'être levé à Shanghai en décembre 1848, est un drapeau américain. "The American settlement was not created, but 'just grew'" écrit ainsi Morse dans son livre.<sup>128</sup> En effet, le premier Américain à s'installer à Shanghai est un important associé de la Société Russell & Co.- John N. Alsop Griswold<sup>129</sup>. Avant que le consul officiel des États-Unis soit arrivé à Shanghai en 1854, M. Griswold s'est installé dans la partie de la concession britannique, et a mis son drapeau américain sur sa résidence. Ce fait a été fortement contesté par les Anglais auprès du daotai de Shanghai, en réponse de la protection du droit de priorité exclusive des Anglais que le *Land Regulations* leur a accordés. La solution de daotai est de trouver un autre territoire séparé pour les Américains. Par la suite, M. Griswold est nommé consul provisoire de Shanghai. Pour raison commerciale de vouloir avoir un accès direct à la baie de Suzhou, et pour rejoindre en même temps la mission épiscopale de l'église américaine installée à Hongkou dans le nord de Shanghai, Griswold a choisi un terrain collé au nord de la concession anglaise, terrain que l'on appellera plus tard, la partie de Hongkou. Cependant, à la différence des Anglais, en manque de consul officiel, les Américains n'ont pas signé d'accord officiel pour la fondation d'une concession. C'est la raison pour laquelle, certains Américains continuent à s'installer un peu partout à Shanghai. Dans le plan de la ville établi en août 1848 affiché ci-dessous, la partie de la concession américaine n'est d'ailleurs pas indiquée sur la carte.<sup>130</sup>

---

<sup>126</sup> J. De La Servière, J. de (Joseph), *Histoire de la Mission du Kiang-Nan, Jésuite de la province de France (Paris)*, Tome I, Jusqu'à l'établissement d'un viaire apostolique jésuite (1840-1858), Shanghai, Impr. De l'Orphelinat de Tou-se-we, 1914, p. 121.

<sup>127</sup> *European Settlements in The Far East, China, Japan, Korea, Indo-China, straits settlements, Malys States, Siam, Netherlands India, Borneo, The Philippines, Etc. With map and illustrations*, London Sampson Low, Marston & company, 1900. P. 92

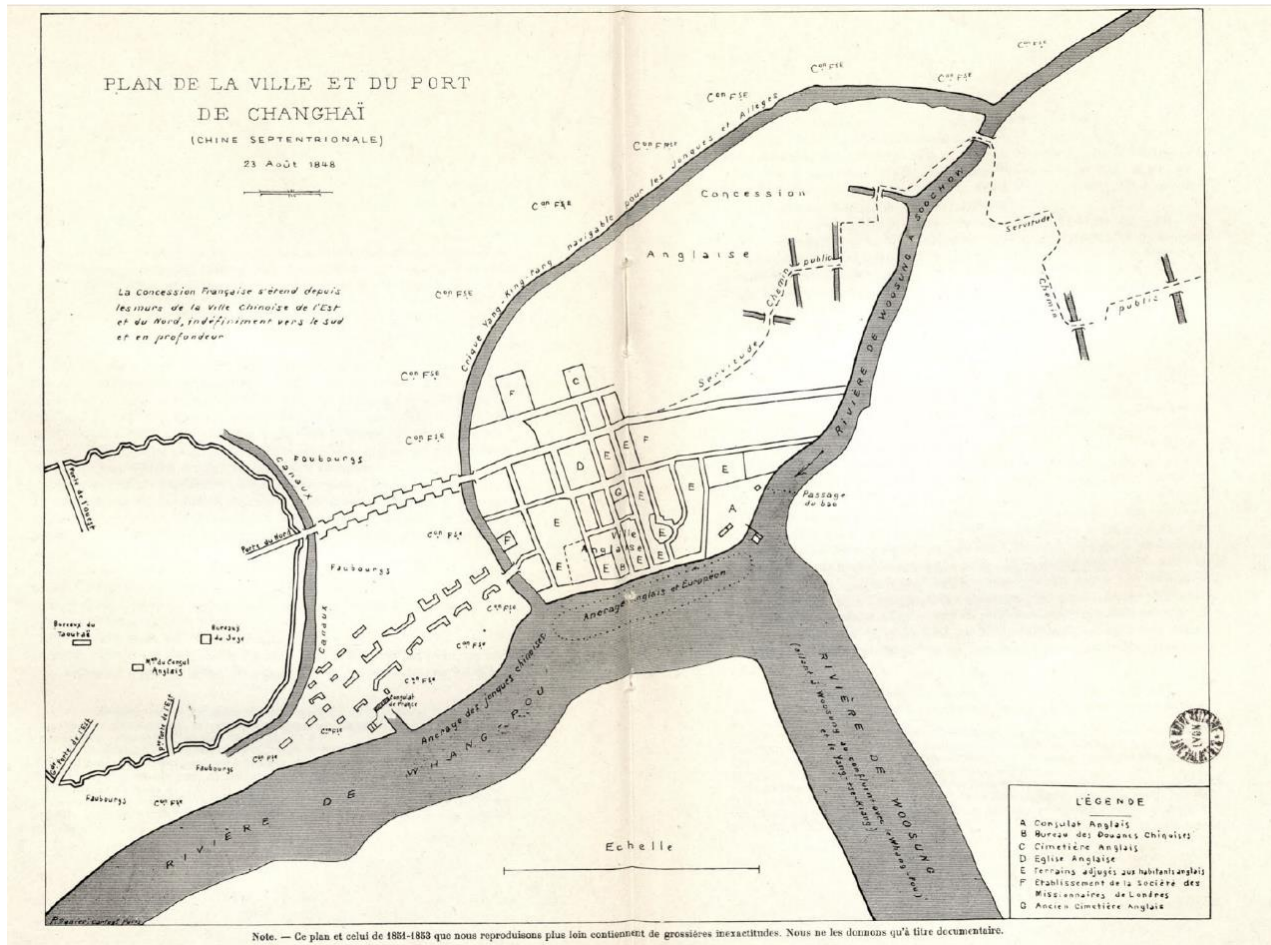
<sup>128</sup> *Ibid.* note 123

<sup>129</sup> *Chinese Repository, Vol. XVIII, From January to December 1849*, Printed for the Proprietors, Canton, 1849. P. 12, "Legation of the United State". Sur la question de fondateur de la concession américaine de Shanghai, professeur Henri Cordier avait écrit dans son livre *Histoire générale de la Chine*, tome IV, que le celui qui avait établi la concession américaine était W.J. Boone, un évêque protestant. Après mes recherches, je pense qu'il serait plus probable que ce soit M. Griswold comme indiquée dans le *Chinese Repository* de 1849.

<sup>130</sup> Figure I.1, source, Ch. B.-Maybon et Jean Fredet *Histoire de la concession française de Changhai*, publié sous le haut patronage de S. Exc. M. le ministre des Affaires étrangères, du conseil d'administration municipale de la concession française et de la Chambre de commerce française, 1929, pp. 26-27.

Certaines installations deviendront plus tard même source de dispute avec d'autres nations occidentales, notamment avec la France.

Figure I.1 – Plan du port et de la ville de Shanghai en août 1848 avant l'installation de la Concession française



Source : Maybon, Ch.-B. ; Fredet, Jean, Histoire de la Concession française de Changhai (1929), pp. 24-25.

### I.2.2 La concession française

Le traité de Whampoa et ses ratifications ont obtenu à la France les mêmes privilèges et des droits qu'aux Anglais, mais les Français se sont installés à Shanghai relativement tard par rapport à eux. La France qui est réputée à être un État centralisé, toutes ses décisions politiques et diplomatiques viennent d'en haut. Cela oblige un temps de communication et de prise de décision entre la métropole et les colonies plus important. Sur la question des installations à Shanghai, le ministère des Affaires étrangères, l'institution qui décide du sort de ses colonies à l'étranger, n'a vu la nécessité de créer un consulat à

Shanghai qu'en 1847, après le retour d'une mission d'études des ports ouverts par Théodore de Lagrené (1800 -1862).<sup>131</sup> Par la suite, le ministre des Affaires Étrangères française – François Guizot a nommé Charles de Montigny, qui est l'ancien chancelier de la mission Lagrené, au poste du premier consul de France à Shanghai. Montigny est arrivé le 25 janvier 1848, et seulement deux jours après, il a décidé avec Mgr. Maresca, le local de sa propre résidence. Cette maison se situe entre le mur de la cité ancienne et au bord du fleuve Huangpu, est le point du départ où il fera développer la future concession française. Pour réclamer un territoire concédé aux Français envers le daotai, il faut qu'il ait des Français qui résidèrent à Shanghai et qui réclament un territoire privilégié pour eux.

Fort peu présent, le premier commerçant français n'est arrivé dans la ville qu'en juillet 1848<sup>132</sup>. L'occasion pour Montigny de lancer la demande de la concession française à daotai Lin Gui est donc assez tardive. La demande de terrain a pris plus de temps que prévus à de multiples causes. Ce n'est qu'en janvier 1849, qu'un acte de vente est passé pour le terrain que le marchand de vin Pierre-Dominique Rémi a demandé. L'accord officiel pour la fondation de la concession française de Shanghai est signé le 6 avril 1849 entre Montigny et Lin Gui. Par cet accord, l'emplacement réservé aux Français se situe donc « en dehors de la port Nord de la ville Shanghai, lequel s'étend : au Sud, jusqu'au canal qui longe les murs de la ville ; au Nord jusqu'au canal dit Yangjing Bang ; à l'Ouest, jusqu'aux localités nommées Guandi miao 关帝庙 et Zhoujia Qiao 周家桥, et à l'Est jusqu'au bord du Huangpu »<sup>133</sup>

Le lendemain de la publication officielle de l'acte de fondation de la concession française, le consul des États-Unis émet ses protestations auprès du daotai Lin Gui. Il proteste que le territoire concédé à la France constitue normalement un terrain « réservé aux Américains » dès juillet 1846. M. Griswold proteste aussi contre la politique chinoise au motif du « principe de privilèges exclusives et de droits exclusifs » accordées aux

---

<sup>131</sup> Ch.B.-Maybon et Jean Fredet, *Histoire de la Concession Française de Changhai, Publiée sous le haut patronage de S.E.M. le Ministre des Affaires Etrangères, du Conseil d'Administration municipale de la Concession française et de la Chambre de Commerce française de Chine*, Paris, Plon, 1929, p. 4.

<sup>132</sup> *Ibid.*, p. 27

<sup>133</sup> *Ibid.*, p. 34.

étrangers dans les règlementations concessionnaires. Car selon lui, il y a beaucoup trop d'étrangers de différentes nationalités (au nombre de 15, d'après ce qu'il a écrit dans sa protestation) à Shanghai, il n'est pas sérieux d'accorder à chaque nation une concession avec des droit exclusifs. Donc pour lui, « les conséquences seront inimaginables »<sup>134</sup>. Griswold propose que chaque étranger doive pouvoir vivre où il souhaite dans les cinq ports ouverts, en harmonie et dans la paix. Il pense que la politique d'exclusivité abimera les relations cordiales entre les résidents de différentes nations. Les Américains, avec leur esprit commercial purement libéral, veulent profiter pleinement des meilleurs emplacements portuaires à Shanghai. Le consul Griswold est donc favorable à bénéficier d'accès portuaires tout le long du fleuve Huangpu. Cependant, ces protestations n'ont pas eu de suite, Charles de Montigny fait valoir fortement son accord avec le daotai, et installe solidement son « petit coin de France » à Shanghai. Quant aux États-Unis, il faut attendre jusqu'en juin 1863, pour qu'un accord officiel sur la fondation de leur concession soit signé.

Au moment de l'établissement de la concession international de Shanghai, qui correspond à une fusion totale avec la concession anglaise. Mais avant cela, la partie de territoire au nord de la concession anglaise est considérée non officiellement comme la concession américaine de Shanghai. En 1850, un an après l'installation des Français, la concession française ne compte au total que dix personnes : le consul, sa mère, sa femme et ses deux filles ; M. Michel-Alexandre Klezkowski qui est l'interprète du consulat ; le commerçant Dominique Rémi et ses deux employés. Le dernier français est Jacques Aroné, commerçant, mais il réside dans la concession anglaise. La lecture du plus important journal étranger créé en 1850, qui a duré jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle en 1940--*The North China Herald*, montre très vite que « le port » est le mot que les Européens utilisent pour désigner la ville de Shanghai. Jusqu'au début de 1850, trois concessions (dont deux officielles) se sont formellement installées à Shanghai, ce qui annonce ouvertement le début d'une ère de « semi-colonisation » de la Chine par les Européens.<sup>135</sup> On remarque que le point en commun des trois concessions, est qu'elles ont toutes un accès direct au fleuve Huangpu.

---

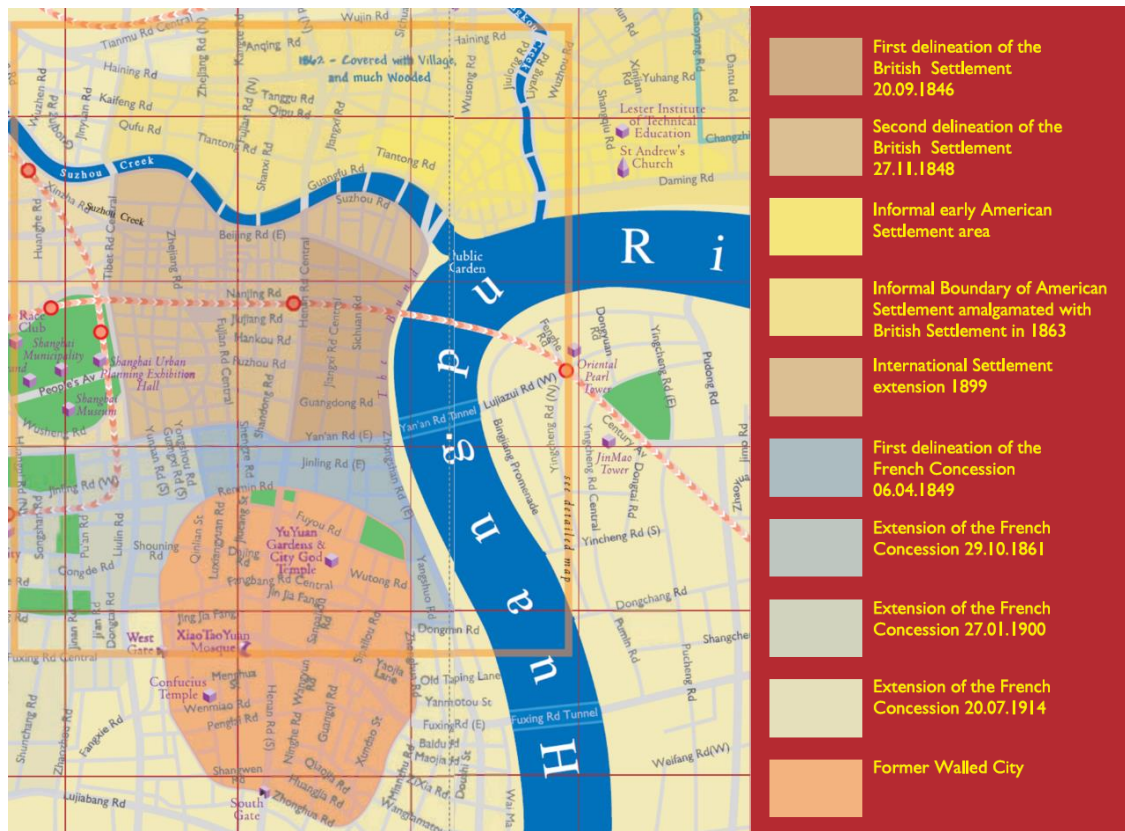
<sup>134</sup> *Chinese Repository*, 1849, pp. 332-333.

<sup>135</sup> Le concept de « semi-colonialisme » a été tout d'abord proposé par Marx en 1920, il a été ensuite repris par Mao Zedong et qui y complète avec le concept de « semi-féodalisme » en 1929.





Figure I.3 – Zoom du plan détaillé des concessions étrangères de Shanghai



Source : Edward Denison, Guang Yu ren, *Building Shanghai The Story of China's Gateway*, Wiley, Chichester, 2006, pp. 8-9.

### I.3 LES RÉVOLTES CHINOISES ET UN « CONCERT DES NATIONS EUROPÉENNES »

À partir de 1850, au lieu de redresser l'ordre commercial bouleversé par les Occidentaux pour donner suite à la guerre d'opium, un autre évènement préoccupe davantage le gouvernement chinois : la révolte des Taiping.

#### I.3.1 La révolte des Taiping et ses conséquences

Les « taiping jun » sont des soldats rebelles dirigés par le leader du mouvement Taiping- Hong Xiuquan (1814 – 1864) 洪秀全, avec pour but de renverser la dynastie Qing. Originaire de la région de Guangdong, Hong Xiuquan est un personnage marquant de l'histoire de la Chine moderne. De parents paysans, Xiuquan est leur troisième et plus petit fils. Enfant très intelligent, ses parents portent l'espoir que ce fils puisse un jour leur changer

de rang social. C'est pourquoi ils lui envoient à étudier même si les charges d'étude leur pèsent très lourd. Vers l'âge de vingt ans, Hong Xiuquan rencontre un missionnaire protestant dans les rues de Canton.<sup>137</sup> La région de Guangdong est l'une des premières régions chinoises à avoir des contacts avec les Européens, c'est pourquoi les prêcheurs du christianisme sont très actifs sur place. Par cette rencontre, il reçoit un recueil d'initiation du christianisme qui lui donne une première idée de Dieu. À l'âge de trente ans, après plusieurs échecs de l'examen mandarinal, profondément désespéré, il renonce au confucianisme et embrasse le christianisme. Il raconte qu'il a fait un rêve, dans lequel Dieu lui annonce qu'il est son fils. Illuminé par les pensées du christianisme, Hong Xiuquan se voit comme un sauveur. Il a l'ambition de sortir les Chinois des misères actuelles. Devenu par la suite un brillant prêcheur de la foi de Dieu, il commence à convertir les personnes de son entourage. Ces personnes deviendront d'ailleurs ses plus fidèles disciples par la suite. En 1847, il rejoint le « Bai Shangdi Jiao »<sup>138</sup>, la Société des adorateurs de Dieu en français, créée par l'un de ces disciples, Feng Yunshan. Hong Xiuquan y devient le chef. Il se déclare fils du Dieu et frère cadet de Jésus.<sup>139</sup>

Le dogme central de cette religion est que tout le monde est enfant de Dieu, tous les croyants sont frères et sœurs et vivent dans une même famille.<sup>140</sup> Dieu protège et bénit tous ses enfants sans différence. Cette idée « d'égalité » est très novatrice dans une Chine impériale et féodale. Cela a attiré de nombreux nouveaux fidèles. Ces nouveaux fidèles viennent pour la plupart de deux régions, le Guangxi et le Guangdong, deux régions

---

<sup>137</sup> Dir. Noel des Vergers, Léon Renier et Édouard Carteron, *Complément de L'Encyclopédie Moderne Dictionnaire Abrégé Des Sciences, Des Lettres, Des Arts, De l'Industrie, De l'Agriculture et Du Commerce* publié par MM. Firmin Didot Frères, Tome 12, Paris, 1862, pp. 500-501

<sup>138</sup> *Bai Shangdi jiao* ou *Bai Shangdi hui* 拜上帝教会, littéralement on peut le traduire comme la « religion de l'adoration de Dieu », est en effet une dérive du christianisme.

<sup>139</sup> Sur la date de la création de la Société des adorateurs de Dieu, l'historiographie est divisée entre deux dates, 1843 et 1847. L'historien et spécialiste de l'histoire de Taiping, Wang Chengqing, avait publié son ouvrage *Taiping tianguo de lishi he sixiang* (*L'histoire et pensée du royaume céleste de grande paix*) en 1985, un ouvrage pilier au sujet du Royaume de Taiping. Dans cet ouvrage, le professeur Wang montre que le Shangdi jiao fut créé en 1843 par Hong Xiuquan, p. 10-23. Cependant, en l'historiographie actuelle a gardé la date de 1847, et que cette société fut créée par Feng Yunshan et non Hong Xiuquan. L'article de Tang Zenglie, historien spécialiste de la Chine de Qing, « Feng Yunshan et la Société des adorateurs de Dieu » publié en 1993 dans le magazine historique *Shixue jikan*, numéro 1, dans lequel il a fermement défendu la création de cet organisme en 1847.

<sup>140</sup> À la différence du christianisme original, les croyants du *Shangdi jiao* et leur Dieu possèdent un lien paternel.

contiguës du sud de la Chine.<sup>141</sup> À l'exception de la ville de Canton, où le commerce et les activités maritimes sont très importants, le reste de la population, surtout celle de la région de Guangxi, sont des paysans très pauvres. La perte de la première guerre d'opium a eu des conséquences économiques et financières très lourdes partout dans l'Empire chinois. Outre l'ouverture des cinq ports commerciaux, les Anglais ont réclamé 21,000,000 dollar<sup>142</sup> d'indemnité monétaire au gouvernement de l'Empire. Face à un trésorier d'état épuisé par les différentes guerres internes, augmenter les taxes, est l'une des solutions rapides du gouvernement. Les paysans sont les premiers à être opprimés par les grands féodaux et les autorités locales elles-mêmes sont profondément corrompues. À Canton, la perte de monopole de commerce avec les étrangers, a fait perdre aux nombreux marins leur emploi. Avec les pauvres paysans, ils rejoignent l'organisation religieuse de Hong Xiuquan.

La Société des adorateurs de Dieu applique le principe de partage de bien entre tous les membres. À l'instar de tous les membres de l'organisation, même les plus démunis peuvent avoir de quoi à manger et à vivre dans leur organisation. Pour les plus pauvres, faire partie de la Société, est aussi un moyen de survie. Cette forme de communauté « utopique » attire de plus en plus de fidèles dans une Chine baignée dans la misère. Au début, l'organisation possède une vocation religieuse : elle mène les fidèles à lutter contre la tradition et les différentes formes de religiosités locales. Les fidèles sont appelés à aller détruire les temples et à briser les statues des dieux locaux. Mais la situation se détériore et dégénère rapidement en une lutte de classe, puisque les révoltés touchent aux intérêts des grands féodaux. Les luttes se transforment par la suite en révoltes : ainsi la Société des adorateurs de Dieu gagne peu à peu un caractère militaire et révolutionnaire. Le rapide développement de cette organisation religieuse fait trembler le gouvernement central chinois, dès l'apparition de ses premiers signes de développement. Nous avons un témoignage d'un mandarin chinois de 1846, qui raconte à M. L'abbé Huc : « on dit que la

---

<sup>141</sup> Voir la carte de la Chine au figure I.4, les régions de Guangxi et de Guangdong sont entourées en rouge.

<sup>142</sup> *Treaty of Nanking, Signed August 29<sup>th</sup>, 1842. And The Supplementary Treaty, Signed October 8<sup>th</sup>, 1843. In The Chinese And English Languages.* Macao, printed at the office of the Chinese repository, 1844, pp. 8-9. À préciser que le dans le traité en Anglais, le terme d'unité d'argent utilisé était en dollar, mais celui écrit en Chinois était le taël chinois (銀元). 21 million de dollar égale à environ 14,70 million taël. Voir Guo Weidong, “ Yapien zhanzheng peikuan yanjiu”, *Jindai shi yanjiu* , numéro 4, 1998, consultation en ligne sur [http://www.historychina.net/qsyj/ztyj/ztyjzz/2012-12-06/33369.shtml#\\_edn15](http://www.historychina.net/qsyj/ztyj/ztyjzz/2012-12-06/33369.shtml#_edn15)

dynastie (Qing) est abandonnée du ciel ; et qu'elle sera bientôt remplacée (par les Taiping). »<sup>143</sup>

En 1850, le nombre de fidèle de la Société des adorateurs de Dieu atteint plus de dix mille personnes. En cette même année, une grande partie du sud de la Chine est touchée par de différents désastres : sécheresse, pénurie, ...etc. ; en plus, une grave épidémie ravage la région du Guangxi. Plusieurs différents groupes de sectes<sup>144</sup> révolutionnaires se révoltent un peu partout en Chine. À Guangxi, miraculeusement, Hong Xiuquan a prédit l'arrivée de ce désastre épidémique dès 1849. À l'arrivée réelle de cette épidémie, une grande partie de ses membres est épargnée grâce aux connaissances médicales que Hong possède. Cette affaire lui a donné un caractère divin et sauveur. Les croyants sont de plus en plus nombreux à le suivre. Au mois de Juin 1850, Hong a ordonné un rassemblement de ses fidèles à Jin tian 金田, un village dans la région de Guangxi<sup>145</sup>. Plus de vingt mille personnes sont venues des quatre coins de la Chine. La taille de la société prend de l'ampleur. Hong a finalement le moyen de construire une armée. Au moment de ce rassemblement, l'armée de Qing est en train de mener des combats de chasse contre les groupes révolutionnaires à Guangxi. Après la capitulation d'un leader de la Société du Ciel et de la Terre, Chen Yagui, l'armée impériale se retourne donc contre le rassemblement illégal de Hong.<sup>146</sup> Assurant le commandement avec plusieurs de ses disciples, Hong Xiuquan dirige les batailles à distance, met en déroute l'armée des Qing, remporte deux grandes victoires. Le 11 janvier 1851, jour du trente-huitième anniversaire de Hong Xiuquan, celui-ci proclame la naissance du Royaume céleste de la Grande Paix, Taiping tianguo 太平天国. Dans ce royaume, Dieu est le seul et unique empereur. Il est lui-même est le roi, assisté par six vice-rois qui sont en

---

<sup>143</sup> *Ibid*, note 36, p. 513.

<sup>144</sup> Comme par exemple la Secte du Lotus blanc ou la Société du Ciel et de la Terre. Ces différentes sectes sont des branches du banquet de Hongmen 洪门, qui ont toutes pour vocation de renverser la dynastie Qing et de restaurer la dynastie Ming. À la différence de la Société des adorateurs de Dieu qui est « protestante », les membres de Hongmen pratiquent une religion « traditionnelle chinoise », qui se manifeste par un mélange de taoïsme et de boutisme.

<sup>145</sup> *Archives sur l'Empire Taiping*, Volume 1, Musée de l'histoire des Taiping, Zhonghua Shuju, Peikin, 1980 《太平天国资料汇编, 第一册》, 太平天国历史博物馆编, 北京, 中华书局, 1980, “平定粤寇纪略卷一”, p. 1.

<sup>146</sup> *Ibid*. Vol. 1

réalité aussi puissant que lui. Hong Xiuquan est en effet le chef spirituel des Taiping, et ses fidèles sont ses soldats, qu'on appelle les « soldats de Taiping ».

Figure I.4 - Carte de Chine en 1820 avec les régions de Guangxi et Guangdong entourées en rouge



Source : source en ligne, [历史地图：清时期全图（一）中国历史地图查询 \(ps123.net\)](http://www.ps123.net), consulté le 15 janvier 2021.

Les victoires des Taiping attirent certains groupes révolutionnaires du *Hongmen*<sup>147</sup> 洪门 à les rejoindre, l'armée de Taiping s'agrandit et se renforce avec de nouvelles recrues. Le rassemblement du village de Jintian s'est transformé en un vrai mouvement révolutionnaire. En septembre 1851, l'armée de Hong conquiert pour une première fois, avec un grand succès, une ville du Guangxi (auparavant ils étaient restés dans les villages). Confiant de sa capacité militaire, en février 1852, Hong Xiuquan décide d'avancer sa troupe

<sup>147</sup>*Hongmen* fait référence à la société secrète chinoise appelée Tiandihui, également connue sous le nom de Triade chinoise. Cette organisation a été fondée vers la fin de la dynastie Ming (1368-1644), et a joué un rôle important dans les activités politiques en Chine au cours des siècles suivants. Voir Dian H. Murray, Qin Baoqi, *The Origins of the Tiandihui : The Chinese Triads in Legend and History*, Redwood City, Stanford University Press, 1994.

vers le Nord, avec pour objectif de s'emparer de la couronne de l'empereur mandchou<sup>148</sup>. Le grand succès des Taiping est aussi dû à leur stricte discipline dans l'armée. Partout où ils sont allés, non seulement ils exécutent les mandarins et les grands féodaux corrompus, mais, en plus, ils confisquent leurs propriétés et leurs biens pour les redistribuer aux pauvres. Hong Xiuquan se construit l'image d'un roi sauveur, aimé et respecté par son peuple. En décembre 1852, l'armée des Taiping conquiert la ville de Yuezhou 岳州 (aujourd'hui Yueyang 岳阳), ville majeure de la région de Hunan. Yuezhou est une ville de pêcheurs et de marins. Elle est entourée par l'un des plus grands lacs de Chine, le lac Dongting, et trois autres rivières. Le lac Dongting récolte les eaux du fleuve Yangzi, c'est pourquoi la Yuezhou joue un rôle important dans les communications fluviales internes chinoises. Par cette victoire, les Taiping réussissent à réquisitionner tous les navires et les bateaux de la région, se construisent une armée marine de grande ampleur. Dorénavant, Hong Xiuquan possède non seulement une forte armée terrestre, mais aussi une armée marine. Son royaume prend de plus en plus d'ampleur.

### **I.3.2 Genèse de la Société des Petits Couteaux de Shanghai**

Le 1<sup>er</sup> janvier 1853, les Taiping conquièrent le district de Wuchang 武昌 dans le Wuhan 武汉. Mais ils n'y restent que pour un mois : car Yang Xiuqing, le réel chef du gouvernement de Taiping, veut à tout prix gagner la capitale du Sud de l'empire chinois - Nankin. Par la suite ils abandonnent Wuchang pour continuer leur avancée vers le nord-est, et arrive à Nankin en mars 1853. Le 20 mars<sup>149</sup>, l'armée de Taiping s'empare de la Ville de Nankin, l'instaure comme la capitale de leur Royaume. Pendant que l'armée de Taiping bouleversent l'ordre et la stabilité de l'empire Qing dans sa globalité, les autres sociétés discrètes à caractère révolutionnaires profitent aussi cet environnement politique et sociale de chaos. Dès la fin des années 1830, la région du nord de Suzhou (dont Shanghai inclue),

---

<sup>148</sup> La dynastie Qing a été fondée par les Mandchous, elle a succédé à la dynastie Ming qui est fondée par les Hans. Les Mandchous descendent des Jurchens qui sont considérées par les Han comme des Barbares. Les différentes organisations du banquet de Hongmen n'ont jamais cessé de mener des luttes et des révoltes, à renverser la dynastie Qing depuis son fondement.

<sup>149</sup> Le 11 février lunaire. Dai Junheng, « Cao mao yi de » 戴均衡, 《草茅一得》, 上卷, 太平天国文献史料集, 中国社会科学近代史研究所编, 中国社会科学出版社, 北京, 1982, pp. 367- 374.

est devenue une terre d'immigration pour de nombreuses personnes venant du Sud de la Chine.

Dans la ville de Shanghai, avant même son ouverture officielle en 1843, beaucoup d'habitants de la région de Guangdong et de Fujian sont venus s'installer dans ce port. Pour cause de la guerre entre les Chinois et les Européens et d'autres causes de famines.<sup>150</sup> Cette première vague d'immigration est formée surtout par les pauvres et les marins, victimes de la guerre. De plus, dès 1849, le nouveau daotai de Shanghai – Wu Jianzhang 吴健彰(1791-1866)<sup>151</sup>, est lui aussi un cantonnais. Son arrivée au pouvoir local favorise l'immigration des personnes originaires de Canton. Vers 1850, inquiet par le rapide avancé des Taiping, Wu décide de créer une armée locale, formée par les réfugiés des Deux Guang. Mais peu de temps après la création, il constate que cette armée lui revient beaucoup trop coûteuse, c'est pourquoi il abandonne rapidement son projet, remet les réfugiés dans la difficulté. Ces personnes deviendront d'ailleurs les principaux acteurs révolutionnaires.<sup>152</sup> Dans la ville, à part les sociétés révolutionnaires, on compte aussi d'innombrables associations des villes d'Origines. Comme par exemple, la gangue des Fujian, la gangue des Nankin, la gangue des Ningbo...etc. Toutes ces groupes de personnes immigrées, ajoutent des éléments précaires dans une société shanghaienne déjà percée par les inégalités de classe.

Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, tous les paysans de l'empire chinois vivent d'un même malheur : c'est-à-dire la surexploitation par les grands féodaux et la surtaxation agricole par le gouvernement. Shanghai et ses environs possèdent des terres agricoles très fertiles, beaucoup de paysans vivent de la culture du riz. Leur vie devient de plus en plus difficile dès les années 1840, les plus pauvres sont même amenés à vendre leurs enfants.<sup>153</sup> Se révolter, devient le dernier recours pour la survie de ces pauvres gens. Autres que les paysans, les ouvriers de l'industrie de coton à Shanghai sont aussi les personnes touchées

---

<sup>150</sup> Zhou Yumin, 《开埠初期上海游民阶层研究 1994-2020》, China Academic Journal Electronic Publishing House, pp. 16 -17.

<sup>151</sup> Zhang Xiaohui, 《近代粤商与社会经济》广东人民出版社, 2015, [近代粤商与社会经济 - 张晓辉 - Google Livres](#)

<sup>152</sup> *L'origine de la révolte des Petits Couteaux* 《上海小刀会起事本末》, copie de l'archive conservée au Musée d'histoire et d'architecture de la ville de Shanghai,

<sup>153</sup> *Recueil des archives sur la révolte des Petits Couteaux de Shanghai* 《上海小刀会起义史料汇编》, édité par le Centre d'étude historique de l'Académie des Sciences de Chine, Presse populaire de Shanghai, 1958, pp. 6-7.



par l'arrivée des Européens. L'importation massive du coton britannique et américain qui est moins cher que le coton local, casse le prix du marché du textile local chinois. Les ouvriers du textile se trouvent en chômage, tout comme les marins locaux qui perdent leur emploi, avec les arrivées des marins et des bateaux étrangers.<sup>154</sup> Telle est le contexte historique et sociale de Shanghai vers 1850. Les révoltes semblent imminentes, les gens attendent juste l'arrivée de la dernière goutte d'eau qui va faire déborder le vase. Dès la fin de 1840, les nombreuses sociétés secrètes et révolutionnaires organisent chacune de leur côté des petites révoltes, mais sans avoir de grandes réussites. Le manque d'union étant le plus gros problème de leurs échecs.

Le tournant de l'histoire arrive en mai 1853, avec la création de la Société des petits couteaux<sup>155</sup> (Xiaodao Hui 小刀会). Une organisation révolutionnaire qui bouleverse la ville de Shanghai et qui change aussi son mode d'administration. À l'origine, la société des Petits Couteaux possède deux branches : une qui se répand dans le sud, particulièrement dans la région de Fujian 福建 ; une autre qui reste plutôt dans le nord, dans la région de Anhui 安徽. Les deux branches font partie en effet de l'organisation des Triades chinoises<sup>156</sup>. Les petits couteaux de Shanghai viennent de la branche du Sud, créé par un certain Chen Zhengcheng 陈正成 en 1849 à Amoy, l'une des cinq villes portuaires ouvertes par le traité de Nankin. Après sa création à Amoy, grâce à la voie maritime, la société se répand rapidement à Shanghai. Au mois de mai 1853, les membres de la branche de Shanghai profitent du chaos mené par les Taiping dans toute la région de Suzhou, décident de soulever à leur tour. Les révolutionnaires des autres groupes souhaitent aussi faire partie du mouvement, c'est pourquoi ils décident de créer une société en commune, dont la Société des Petits Couteaux de Shanghai. Liu Lichuan, l'ancien chef de la Société du Ciel et de la Terre de Shanghai, est élu le nouveau chef du groupe. Dans le *Complément d'Encyclopédie*

---

<sup>154</sup> *Ibid*, p. 7-8 ;

<sup>155</sup> La Société des Petits Couteaux est aussi traduite en français comme la société des Petites épées, ou la Société de la Courte épée dans certains travaux.

<sup>156</sup> Société secrète révolutionnaire qui hérite de la Société du Ciel et de la Terre après la disparition de cette dernière. Leur ultime objectif est de renverser la dynastie Qing et de restaurer la dynastie Ming. En effet, les sociétés secrètes étaient très nombreuses en Chine, mais elles ont toutes leur propre nom tout en faisant partie d'une même organisation. Chaque société est dirigée par son patron, les patrons partagent les informations issues de l'organisation mère, c'est une sorte de société d'entraide.

*Moderne* publié par les Frères Firmin Didot en 1862, A. Rabulaux, l'auteur de l'Article « Taiping Wang » nous présente les Xiaodao ainsi suivant :

« Le 7 septembre 1853, que les membres de la Triade ou, selon M. Lockhart, les affiliés de la société de la Courte- Epée, fraction de la Triade, saisirent Shanghai par surprise ; ces insurgés, presque tous originaires de la côte sud-est de la Chine, ne doivent pas être confondus avec les Taiping à la communauté desquels ils étaient étrangers ; leur nombre ne dépassait pas 500, nous dit M. Fortune ; ils avaient pour chef un ancien marchand cantonnais qui prenait le titre de « grand généralissime ayant le commandement de la cavalerie et de l'infanterie dans tout l'empire, sous la grande dynastie des Mings » ; et rendait ses décrets au nom de cette dynastie. Ils cherchèrent cependant à se mettre en relation avec les généraux du Prince Céleste, et à associer leur cause à la sienne, mais les Princes de Nankin repoussèrent cette alliance, et selon M. Meadows, eurent pour motifs l'idolâtrie des maîtres de Shanghai. »<sup>157</sup>

La description faite par M. Rabulaux représente la majorité des auteurs occidentaux pensent de Xiaodao. Pour eux, les insurgés de Xiaodao n'ont ni lien avec les sages habitants de Shanghai et ni avec les Taiping qui ont une foi chrétienne. Cependant le fait est beaucoup plus compliqué. Le 7 septembre 1853, lorsque les Petits couteaux ont réussi à prendre la cité de Shanghai sous la commande de Liu Lichuan, ce dernier a déclaré l'instauration du royaume de Grand Ming (大明国). La déclaration a ajouté que l'empire de Grand Ming est aussi appelé du royaume Céleste de la Grande Paix<sup>158</sup>, ce qui laisse penser aux gens le lien qu'il peut exister entre les deux Groupes d'insurgés.

La ville de Shanghai est face aux mêmes menaces que celle de Nankin, les troupes de l'armée que le Pékin a envoyé n'ont pas réussi à faire reculer les insurgés : le maire de la ville est assassiné, le daotai de Shanghai est capturé. Seul, les parties occupées par les

---

<sup>157</sup> *Ibid* note 149, p. 541. Voir Annexe 2.1 – Illustration de la ville de Shanghai en 1853.

<sup>158</sup> *Ibid*, pp. 30-31.

Européens sont épargnées. Mais les Européens sont face à leur plus grand défi : rester neutre dans cette guerre civile, ou bien réagir autrement ? Le danger des Français est encore plus imminent, car leur concession se trouve juste à la porte de la cité de Shanghai. Ils seront premièrement touchés si les insurgés lancent une attaque. Danger ou opportunité ? Shanghai devient le poids de balance aux Européens, dans la négociation de droit et d'avantage avec le gouvernement de l'empire Qing. L'existence des trois grandes puissances occidentales établirent un nouvel ordre de paix, basé sur un équilibre commercial et financier. Shanghai devient le terrain d'expérience de cette toute nouvelle forme d'équilibre et de paix.

### **I.3.3 Un « concert des nations européennes » pour la neutralité**

Lorsque la cité de Shanghai est tombée dans les mains des rebelles le 7 septembre, les Européens de la ville se sont déjà préparés à une telle situation de crise. En effet, ils ont déjà vécu la même peur au début de l'année 1853. Au moment quand les Taiping ont pris Nankin, ces derniers ont demandé aux Européens de la collaboration et de l'aide, pour lutter contre l'armée des forces impériales. L'incertitude de l'avenir et les relations cordiales que les Européens ont noué avec les autorités impériales, font que les consuls européens sont restés très prudents dans cette affaire. La neutralité, c'est la solution qu'ils ont convenu de prendre avec les deux partis en conflit. Cependant, un incident s'est produit par le voyage d'un navire Américain effectué sur le Yangzi Jiang, ce qui a provoqué la méfiance des Taiping envers les Européens. En effet, le daotai de Shanghai a fait naviguer un vieux navire américain - « Science », qu'il a acheté de la maison Russell & Co., dans les eaux de Yangzi. Avec quelques autres Lorcha de Macao, il les fait passer pour des navires européens, affiche aux Taiping qu'il a derrière lui les appuis militaires des Européens. Par cette opération, le daotai a voulu aussi rassurer aux habitants que la ville est bien préparée à la guerre. Furieux de voir cet abondons de neutralité, les Taiping perdent la confiance envers les Européens<sup>159</sup>.

À ce moment, deux grands navires européens sont stationnés au large de Shanghai : un navire britannique – le *Hermes* et un navire français – le *Cassini*. Mais pendant cette

---

<sup>159</sup> MM. Callery et Yvan, *L'insurrection en Chine depuis son origine jusqu'à la prise de Nankin*, Librairie Nouvelle, Paris, 1853, p.248.

période très délicat, un troisième grand navire – le Susquehanna est sur son chemin d’arriver de Macao à Shanghai. Ce navire, avec le commissaire des États-Unis en Chine – Humphrey Marshall au bord, est arrivé sainement dans la ville de Shanghai le soir du 27 Mars 1853.<sup>160</sup> Cependant, ce que Monsieur le commissaire ne sait pas, c’est qu’à cause de son voyage, une tragédie s’est produite à Nankin. En réponse à cette « provocation européenne », les rebelles de Taiping ont décapité l’ancien gouverneur de Nankin, et ont mis sa tête sur les remparts de la ville afin d’afficher leur colère contre les Européens.

Effrayé par le sang-froid des Taiping, les habitants de Shanghai sont extrêmement inquiets par la situation. Le 28 mars 1853, un jour après son arrivé à Shanghai, M. Marshall envoie une lettre au secrétaire des États-Unis. Dans cette lettre, il raconte que « le marché de Shanghai est complètement paralysé » et que « l’argent est thésaurisé ». Toutes sortes de rumeurs sur les Taiping circulent dans la ville, les habitants vivent d’une peur permanente et d’angoisse constante. Dans la partie britannique où séjourne un grand nombre des Européens, la panique est présente autant :

« Les officiels impériaux semblaient entièrement paralysés et impuissants ; les maisons des banquiers et des commerçants ont été fermées et un arrêt complet du commerce s'est ensuivi. L'argent était si rare que les droits sur les exportations devaient être arrangés en donnant au consul britannique une garantie sur les factures et autres biens [...] Une réunion de résidents britanniques, présidée par M. Alcock, le consul, a également eu lieu; le consul a dit: [...] Un corps de volontaires a donc été formé, et un comité nommé «pour prendre toutes les mesures qui pourraient s'avérer nécessaires à la défense de la concession, en fournissant du travail et des matériaux pour la construction des batteries, des brancards, etc., et généralement pour coopérer avec les forces locales et les autorités militaires pour garantir la sécurité publique. »<sup>161</sup>

---

<sup>160</sup> *Executive Documents, printed by order of The House of Representatives, during the first session of the thirty-third congress.* Washington, A.O.P. Nicholson, 1854, pp. 97-98

<sup>161</sup> *The Chinese Revolution: the causes which led to it – its rapid progress and anticipated result: with abstracts of all the known publications emanating from the insurgents.* The whole derived from Native proclamations and other documents, missionary narratives, official communications, and the letters of European residents. London, Henry Vizeteliy, 1853, pp. 75-76.

À ce moment difficile, l'interprète de consulat britannique, M. Meadows décide de faire une visite personnelle à Nankin. Son voyage a une double mission : tout d'abord, c'est de savoir ce que pensent réellement les rebelles des Européens ; ensuite il doit aussi collecter les informations plus précises sur l'armée rebelle, afin d'aider le consul de mieux réagir face aux menaces grandissantes et permanentes venant de leur part. A cause du danger de ce voyage, M. Meadows n'a pas pu aller dans la ville de Nankin, il s'est rendu visites dans les villes aux alentours. A son retour, d'après toutes les informations qu'il a pu recueillir au cours du chemin, M. Meadow estime que les insurgés sont « entre 30 000 et 40 000 personnes, tous avec des cheveux longs, et la tête mal rasée. En plus il y a des hommes volontaires dans l'armée, donc au total ils sont entre 80 000 et 100 000 hommes.»

La plus importante information qu'il a rapportée est : selon une copie d'une proclamation officielle du daotai d'une ville qu'il a visitée, les Anglais ont promis d'aider militairement l'armée impériale à éliminer les insurgés. Cette information trompeuse alarme la vigilance d'immédiate du gouverneur britannique de Hong Kong – George Bonham. Ce dernier décide rendre une visite officielle au dirigeant des Taiping à Nanking, afin de lui expliquer la position affirmative de la neutralité des Anglais dans l'affaire. Ainsi, le 22 avril de la même année, il part à Nankin accompagné de M. Meadow avec leur navire *Hermes*.<sup>162</sup> À son retour, satisfait de sa rencontre avec deux chefs des Taiping (le Seigneur du Nord- Wei Changhui et le Seigneur des Cinq Mille Ans- Shi Dakai, il pense avoir accompli sa mission, décide de rentrer à Hong Kong.<sup>163</sup> À part avoir transmis le message de paix avec les Taiping, le plénipotentiaire Anglais affirme d'après ce qu'il a constaté autour de Nankin, l'armée des rebelles est une force considérable. Selon lui, Péking aura du mal à faire face aux menaces des Taiping. Cependant, il est lui-même témoin de la « sympathie » des rebelles, car ces derniers pensent avoir partagé la même foi chrétienne avec les Européens. Comme entre « frères », les rebelles ne leur feront pas de mal. Malgré cette sympathie en temps de crise, les Européens de Chine restent prudents et se préparer à se protéger.

---

<sup>162</sup>*Ibid*, p. 78-80. H.M. S. *Hermes*, commandant E.-G. Fishbourne ; 833 tonnes ; 200 chevaux ; 6 canons ; 120 hommes d'équipages.

<sup>163</sup>*Ibid*, pp. 97-108.

À Shanghai, un comité de sécurité est établi. M. Bonham promet de faire parvenir à Shanghai un navire de guerre le plus tôt possible. Les Anglais se préparent au pire. Ce comité de sécurité demande également au commissaire américain Humphrey Marshall de laisser à Shanghai leur navire Plymouth, prévu pour aller au Japon avec leur deux autres navires : le *Susquehanna*<sup>164</sup> et le Mississippi. Le consul Français de Shanghai – Monsieur Charles de Montigny a aussi été sollicité par ce comité. Leur demande est similaire, le comité souhaite que la France laisse son navire le Cassini sur le port de Shanghai pour but dissuasif. De ce fait, on apprend qu'à Shanghai, à l'heure de menace des Taiping, il y a eu la création d'un comité de sécurité en commun. C'est bien le début d'une cogestion des trois concessions avant l'établissement d'un comité municipale commun. Au début de la crise en septembre 1853, malgré une haute tension dans la partie de la concession française due à sa proximité avec la cité Shanghaienne, les rebelles n'ont pas attaqué les Européens. Les Anglais, qui sont les plus nombreux à Shanghai, ont prêté main-forte aux Français dès première heure de crise. Le consul britannique a non seulement envoyé des hommes bien armés à venir protéger le quartier français, mais il s'est également préoccupé à protéger les établissements des missionnaires jésuites installés dans la ville et dans le quartier américain. Côté des insurgés, ils s'autoproclament de faire partie des Taiping. Même si nombreuse archives montre qu'il n'ait aucun lien réel entre ces deux groupes, mais il est évident que les Xiaodao veulent profiter des influences des Taiping. Comme les Européens gardent une position neutre avec les Taiping, donc les Xiaodao ont laissé les Européens de Shanghai en paix.

Le Chef Liu est aussi conscient de l'importance commerciale que ces Européens possèdent à Shanghai. Dès le lendemain de la prise de la cité, les rebelles ont réussi à maintenir l'ordre, ils ont demandé à tous les commerçants de la ville de continuer à travailler comme d'habitude. D'ailleurs, dans l'annonce officielle du gouvernement de « Grand Ming » aux habitants de la ville, le 7 septembre 1853, le nouveau gouvernement a

---

<sup>164</sup> U. S. S. *Susquehanna*, commandant Buchanan ; 2500 tonnes ; 800 chevaux, 9 canons, 350 hommes d'équipages. CH. B-Maybon et Jean Fredet, *Histoire de la Concession Française de Shanghai*, Publiée sous le haut patronage de S.E.M. le ministre des Affaires Étrangères, du Conseil d'Administration municipale de la Concession française et de la Chambre de Commerce française de Chine, Librairie de Plon, Paris, 1929. P. 48.

fait savoir que « afin d'éviter que les bandits de la ville profitent de ce temps instable, et de mener des faits délinquants, voire de saisir par force les biens des peuples ; si on aperçoit les regroupements illégaux de personnes présentent dans la rue, et de menacer les habitants, ainsi que les Anglais qui font le commerce en Chine depuis longtemps ; une fois attrapé, il sera décapité en publique immédiatement sans exception. »<sup>165</sup>.

Dans les jours qui suivent, les petits couteaux ont publié plusieurs annonces pour rassurer les habitants de ne pas s'enfuir de la ville, et que tous les commerces doivent rester ouvert. La sécurité de la ville sera assurée par le nouveau gouvernement de Grand Ming. Le 16 octobre 1853, une lettre officielle est envoyée à tous les représentants des puissances européennes présentes à Shanghai, dont les États-Unis, l'Angleterre, la France, le Portugal, et les Pays des Habsbourg.<sup>166</sup> Dans la lettre, le chef des rebelles demande donc le maintien de la neutralité des européens dans l'affaire chinoise. Le nouvel ordre est ainsi établi, mais cet ordre est si précaire qu'aucun avenir est assuré. Aux yeux des Anglais en particulier, il est urgent de former un corps de police formel en commune pour tout le quartier des Européens. Cependant, leur neutralité est arbitraire. Avec l'aggravation du conflit, la protection de différents quartiers européens devient de plus en plus problématique. Les dissidences apparaissent. Certains voient dans cette crise des opportunités nouvelles. La politique de non-intervention balance, la dissidence bouleverse le concert des Européens.

---

<sup>165</sup> *Ibid.*, note 48, section “ Les archives sur la révolte des Petits couteaux”, p.6, 《奉天承运开国元勋陈、陈、李、林、刘示》. Dans *L'histoire de la mission du Kiang-nan, jésuites de la province de France (Paris) 1840-1899*, les pères jésuites ont également témoigné la bonne maîtrise de l'ordre par les Xiaodao après la prise de la ville, p. 268.

<sup>166</sup> *Ibid.*

## I.4 LA CONSTRUCTION D'UN MODÈLE DE « PORT » UNIQUE

Par les *Land Regulations* ou les Règlement de territoire, les nations européennes signataires de ce règlement ont formé un embryon de leur concession à Shanghai ; cependant, leur force n'est pas égalitaire.

### I.4.1 De la constitution du Municipal Council

Il a été expliqué qu'au début de la crise des Xiaodao à Shanghai, les Anglais, par leur supériorité en nombre et en force présentent sur place, sont des vrais protecteurs des quartiers européennes. Grâce à cette force prenante, les Anglais possèdent une autorité en quelque sorte décisive dans l'établissement de plan de protection dans les concessions occidentales. De ce fait, vers la fin de juin 1853, le consul d'Angleterre, Alcock propose la création d'une administration commune pour les trois concessions à Shanghai. Cela légitimera non seulement la création d'un corps de police en commun, mais il facilitera également la gestion et l'entretien des espaces public de quartier européen. Ce comité municipal remplace l'ancien Comité des routes et jetées (*Roads and Jettites Committee*), qui est un comité anglo-américain, créé en 1843 pour vocation de gérer leurs routes et jetées public <sup>167</sup>. Le 5 juillet 1854, sur l'initiative de R. Alcock, les trois consuls annoncèrent par une circulaire signée de leurs noms qu'ils avaient autorisé la publication d'un nouveau code de Land Regulations pour le bien et la sécurité de tous les étrangers établis dans les limites des concessions. L'article 3 de ce nouveau règlement oblige qu'une réunion de l'assemblée doit tenir au mois de mars, afin d'élire un comité composé d'un président et de six membres. <sup>168</sup> À partir de moment, tous les pays conventionnels avec l'empire chinois semble enfin être sur une ligne égalitaire. M. Fauvel, dans son Histoire de la concession française à Shanghai, écrit que « ce n'est qu'en 1854 que les droits de toutes nationalités furent

---

<sup>167</sup> John Wharton Macellan, *The Story of Shanghai, from the Opening of the Port to Foreign Trade*, Noth-China Herald Office, 1889, p. 27

<sup>168</sup> *Message of the President of the United States: Communicating, in Compliance with a Resolution of the Senate, the Correspondence of Messrs. McLane and Parker, Late commissioners to China*, W.A. Harris, printer, 1859, p.135



officiellement reconnus, et que les règlements de terrains furent sanctionnés par toutes les puissances ayant alors un traité avec la Chine. »<sup>169</sup>

Le 11 juillet 1854, après une première réunion entre les propriétaires fonciers et avec la présence des trois consuls, né enfin un organe municipal en commun, dit le Municipal Council. Ce premier Council fut composé des personnalités suivantes : William Kay, nommé le président ; Edward Cunningham, docteur Walter Henry Medhurst, D.O. King, Christopher Augustus Fearon, J. Skinner et W. S. Brown.<sup>170</sup> Cette liste de personne décisionnaire du Conseil Municipal occidentale de Shanghai est en elle-même une preuve de la faiblesse française à Shanghai. On pourra croire qu'il s'agit d'un nouveau conseil anglo-américain, car aucun Français est présent sur place. Selon *Histoire de la Concession Française de Shanghai*, au moment quand Edan a reçu la proposition de M. Alcock sur la fusion des concessions européennes à Shanghai, il est très sur une situation d'embarras. Car en juin 1853, aucune force d'armée française est présente à Shanghai. La concession française a pu exister est grâce à la protection des Anglais. De plus, M. Alcock a noué une relation de grande amitié avec les Français de Shanghai. Les Français sont très peu présents sur place, la concession française est minuscule, Edan ne n'a donc aucune légitimité de lui refuser la demande. C'est sous cette circonstance que Edan a tout d'abord personnellement accepté la fusion proposée par Alcock, en attendant d'avoir l'accord et la signature définitive du ministre des Affaires étrangères français – Drouyn de Lhuys (1805-1881). Ceci laissera plus tard aux Français le prétexte de réclamer l'indépendance.

Ainsi, à la suite de la création du Municipal Council, la protection de la partie européenne de Shanghai est divisée en trois parties, dont la France, l'Angleterre et les Etats-Unis, chacun s'occupe d'une partie. La marine française protège donc la partie la plus emblématique, celle « du Huangpu, du Yangjing bang à Tongjia du ». <sup>171</sup> C'est la partie juste collée à la cité Shanghaienne, ce qui correspond donc à « l'ancienne concession

---

<sup>169</sup> A.A. Fauvel, *Histoire de la Concession Française de Chang-Hai (Chine)*, Paris, L. De Soye Et Fils, Imprimeurs, 1899, p. 15.

<sup>170</sup> *Ibid*, note 65, p. 98.

<sup>171</sup> Joseph la Servière, *L'histoire de la mission du Kiang-nan, jésuites de la province de France (Paris) 1840-1899*, Tome I, Jusqu'à l'établissement d'un vicaire apostolique jésuite (1840-1856), Paris, 1914, p. 286.

française ». Le navire français Cassini est arrivé devant le port de la concession française le 3 octobre 1853. Avec un autre navire- le Colbert<sup>172</sup>, qui est arrivé au début du mois de novembre de la même année, à la fin de 1853, les Français possèdent enfin une force militaire redoutable. Les troupes impériales qui viennent secourir Shanghai sont arrivés à la fin du mois de septembre 1853. Le 29 septembre, cinquante jonques de guerre sont mouillées dans le Huangpu, elles commencèrent à canonner la ville. Cependant ces bombardements n'ont pas eu de succès, les rebelles sont restés les maîtres de la cité. Ils ont saisi le trésor de la ville, ce qui leur permet de pouvoir maintenir leur siège pendant plusieurs semaines. Avec les arrivées des armées impériaux, la partie française devient le terrain de toutes les opérations militaires dû à sa proximité avec la cité. Les Maisons françaises sur place, voir même le consulat de France risque d'être tous détruits. Les impériaux ont même envoyé une lettre à Edan en lui demandant de leur laisser le terrain pour base d'opération militaire. Edan refuse et fait valoir ses droits en s'appuyant sur le traité de Huangpu. Le fait de voir sa concession durement acquis risque d'être disparaître ; en plus de voir à la non-défense des Anglais ni des Américains en leur faveur, Edan confirme sa volonté de mise en retrait de la Municipal Council. Face aux deux autres nations occidentales qui sont Superior en force commerciale et militaire, la France ne peut s'appuyer que sur son rôle religieux incontestable.

Depuis la révision du traité de Huangpu signé en 1846, la France a fait signer la clause sur l'autorisation de présence des religieux français sur le sol chinois. C'est le premier traité entre les Chinois et les Occidentaux qui met en avant le sujet religieux. Dorénavant les missionnaires catholiques français sont venus s'installer officiellement à Shanghai. Ils sont devenus des importants vecteurs de la foi chrétienne en Chine, dont la mission de Jiang-nan est le berceau des pères Catholiques dans la partie sud de la Chine.<sup>173</sup> Soucieux du sort des Chrétiens chinois de Nankin, à la fin de novembre 1853, le ministre

---

<sup>172</sup> Selon *Histoire de la Concession Française de Shanghai*, p.75, le *Colbert* possède : 1660 tonnes ; 320 chevaux ; 6 canons ; 180 hommes d'équipages. En ce qui concerne cette expédition de *Colbert*, dans les journaux ecclésiastiques de l'époque, on trouve également des passages des témoignages des clercs qui écrivent sur ce sujet. Notamment dans *L'ami de la religion : journal ecclésiastique, politique et littérature*, tome cent soixante-troisième, Paris, 1854, p. 313.

<sup>173</sup> Laurent Metzge, *Les Lauriers de Shanghai : des concessions internationales à la métropole moderne*, Olizane, Genève, p. 46.

de France en Chine – M. de Bourboulon a mené une expédition à Nankin. Cependant, la religion n'était qu'un prétexte de cette visite, car ses buts majeurs sont : premièrement « d'obtenir des renseignements précis sur les rebelles » ; deuxièmement de « donner une haute idée de la puissance française aux rebelles. ». <sup>174</sup> Donc, durant toute la période de crise, les missionnaires jésuites qui habitent dans le sud de la cité Shanghaienne, ont non seulement sauvé et soigné des chrétiens chinois blessés dans les batailles, mais ils se sont aussi engagés à les protéger. Ils ont aidé plusieurs familles chrétiennes chinoises, voir même quelques familles païennes à réfugier dans la concession française. Le consul de France, pour défendre la cause de sécurité des Chrétiens à Shanghai, refuse les plans de cogestions décidé par le Municipal Council, les dissidences s'accroissent de plus en plus.

À côté des Français qui se montrent de plus en plus hostile aux Rebelles, les Anglais et les Américains maintiennent leur soi-disant « neutralité » dans cette crise. Cependant, cette neutralité est arbitraire. L'article 10 de *Land Regulations* prévoit l'organisation d'une force de police étrangère payée par le conseil municipal et sous son contrôle exclusif, mais l'article prévoit aussi que le daotai de Shanghai doit participer au paiement de ce corps policier. <sup>175</sup> De ce fait, les trois forces conventionnelles ont prévu les participations financières du daotai dans leur organisation, donc peut-on dire qu'ils ont en réalité choisi le côté des Impériaux ? Cependant, les Américains se montrent en même temps une forme de sympathie envers les Rebelles. En effet, le lien entre les insurgés de Xiaodao et les Américains est assez cordial. Au moment de la prise de Shanghai, les Xiaodao ont tué le mandarin local de Shanghai et ont capitulé le daotai de Susong – Wu Jianzhang (1791-1866 苏松道台-吴健彰). Par la suite, le chef du mouvement Liu Lichuan a convenu un accord avec les Américains, pour que ces derniers viennent secourir Wu discrètement<sup>176</sup>. Après l'opération de sauvetage, le daotai s'est caché tout d'abord dans la Maison qui appartient à la compagnie américaine Russell & Co. dont il était leur ancien comprador quand il était

---

<sup>174</sup> *Ibid.*, note 167, p. 280.

<sup>175</sup> *Ibid.* note 165.

<sup>176</sup> *Communiqué aux représentants des États-Unis, d'Angleterre, de France, du Portugal, de Prusse et les États des Habsbourg* le 14 septembre de la troisième année de Xianfeng (16 octobre 1853), communiqué publié dans *The North China Herald* le 22 octobre 1853, numéro 169, p. 47.

à Canton ; ensuite il s'est installé pendant plusieurs semaines au consulat Américain.<sup>177</sup> Le chef Liu des Rebelles a fait preuve de bienveillance et a montré une forte volonté de collaboration avec les Européens et le daotai Wu. Cependant, après avoir s'échappé à la mort, le daotai Wu s'est montré encore plus hostile envers les Rebelles. De plus en plus d'armées impériales sont venues pour reprendre Shanghai, le daotai essaie de s'approcher de plus en plus les Européens en espérant d'avoir leurs appuis.

La neutralité des Occidentaux devient donc assez « fragile », politiquement ils s'engagent à ne pas entrer dans la guerre civile chinoise, mais commercialement leurs liens avec les deux parties deviennent de plus en plus étroits. Les Américains comme les Anglais, continuent de vendre des armées à les deux parties belligérantes, ils ne renoncent pas à leurs intérêts commerciaux à ces moments critiques. Dans le rapport du gouverneur des Deux-Jiang – Yi Liang (1791-1867 怡良) adressé à l'empereur Chinois le 11 décembre 1853, il fait mention de l'achat des canons européens pour le sursaut de la cité occupée.<sup>178</sup> Pour les Rebelles, on peut aussi trouver dans les communiqués de situation de guerre des Impériaux, que les poudres de canon des Rebelles ont été acheté chez les Européens.<sup>179</sup> Une sorte de marché s'est installé sur les deux côtés du Yangjing Bang.

Les impériaux se plaignent d'ailleurs fortement de ces échanges commerciaux entre les insurgés et les Européens. Sous les accords des consuls britannique et américain, dans le courant d'octobre 1854, ils ont construit un mur entre la cité et la concession française.<sup>180</sup> Cependant, malgré ce mur, et les contrôles français qui empêchent les personnes de passer par ce mur, les insurgés et les commerçants de l'intérieur de la cité trouvent toujours des moyens pour faire leurs échanges. (La partie de la concession française constitue de facto un pont de communication et de ravitaillement avec l'extérieur pour les rebelles de la cité

---

<sup>177</sup> John Wharton Maclellan, *The Story of Shanghai, from the Opening of the Port to Foreign Trade*, North-China Herald Office, 1889, p. 35

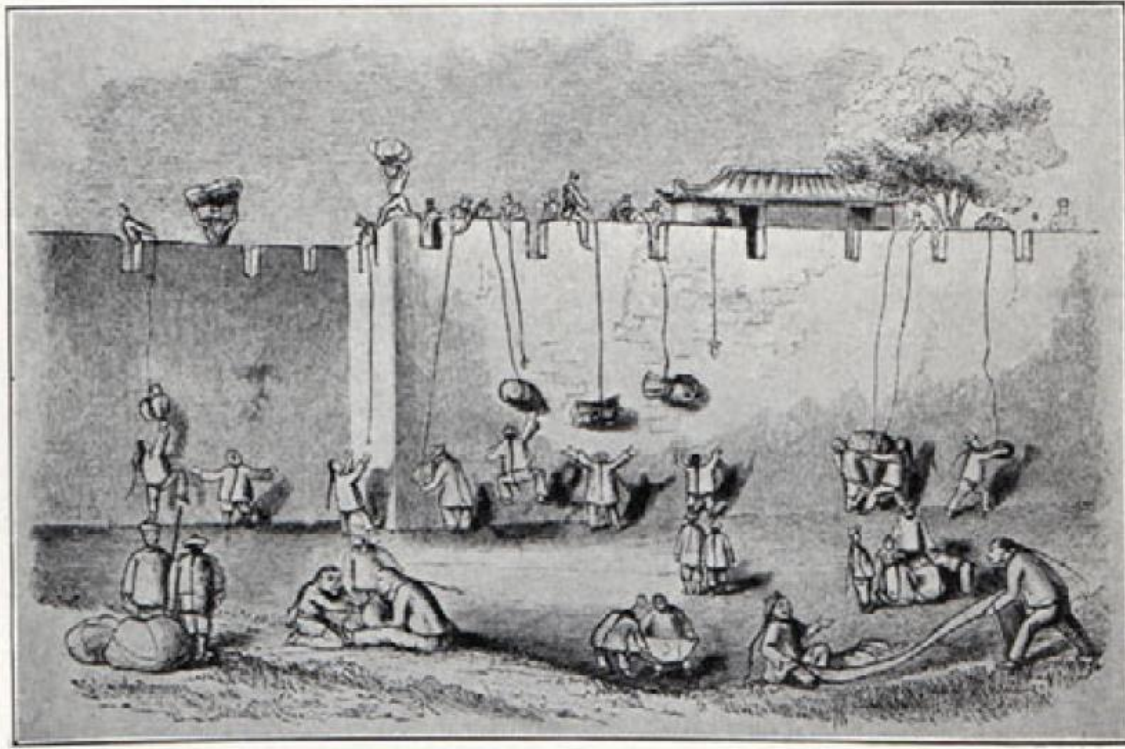
<sup>178</sup> “*Complément des Archives sur les Affaires étrangères*, Sous la direction de Jiang Tingfu, Presse universitaire de l'Université de Peikin, 咸丰三年十一月十一日, 怡良等奏”, 《筹办夷务始末补遗》, 蒋廷黻编, 北京大学出版社, 1998, p. 238.

<sup>179</sup> 《上海小刀会起义史料汇编》, “申地情形”, 中国科学院上海历史研究所筹备委员会编, 上海人民出版社, 1958, p.173 “又闻贼之白色火药皆从夷船买得, 贼所掳掠之银, 寄顿于夷, 未识确否。” Voir Figure I. 5 – *Les rebelles vendant le butin par-dessus les murs de la ville*.

<sup>180</sup> *Ibid* note 173, p. 43.

d'intramuros. Les Français, non seulement n'ont pas d'intérêts commerciaux à prendre dans ces échanges, mais en plus ils doivent se faire face aux situations délicates et de maintenir l'ordre de sécurité à cette frontière des trois parties. Pour le consul français Benoît Edan<sup>181</sup>, il faut absolument agir pour défendre les intérêts français sur le sol shanghaien. Aider les Impériaux à reprendre la cité et libérer les Chrétiens bloqués dans la ville, telle est le choix jugé légitime d'Edan.

Figure I.5 - Les rebelles vendant le butin par-dessus les murs de la ville



Source : Ch.B.-Maybon et Jean Fredet, *Histoire de la Concession Française de Shanghai*, Paris, Plon, 1929, p. 81.

---

<sup>181</sup> Laurent Metzger, *Les Lauriers de Shanghai : des concessions internationales à la métropole moderne*, Edition Olizane, Genève, 1999, p. 39.

#### **I.4.2 De l'indépendance de la concession française à l'affirmation du modèle Shanghai accompli**

La construction du mur français est terminée au milieu du mois de novembre 1854. Dès le début du mois de décembre, les insurgés de la cité entreprennent de construire un fort près de ce mur, pour y placer des canons. Cette installation a été fortement contesté par les Français, capitaine Laguerre considère que cela représente un fort danger pour la sécurité des Français. Cependant, malgré les contestations des Français, les insurgés continuent la construction de leur fort. Dans la nuit du 8 au 9 décembre 1854, un conflit s'éclate entre un corps de Français suivi d'une centaine de coolies, et les rebelles de Xiaodao au sujet de la démolition de ce fort. Le 9 décembre, une attaque est lancée par les Français contre les insurgés, un matelot français est grièvement blessé dans ce conflit et mort quelques jours plus tard.<sup>182</sup> Au petit matin du 13 décembre, un groupe de marins français attaquent par surprise les soldats surveillants du fort des insurgés. En un laps de temps, ils ont tué une dizaine de rebelles et blessé de nombreuse personnes.<sup>183</sup> Le 14 décembre, l'amiral Laguerre adresse une lettre à Edan, dans laquelle il annonce sa déclaration de guerre contre les insurgés de Xiaodao. Le 16 décembre, une réunion est tenue au Municipal Council, pour discuter de la nécessité de l'établissement d'une neutralité stricte des trois forces européennes dans cette guerre civile chinoise.

Selon le journal *The North China Herald* du 23 décembre, les responsables britannique et américain jugent la décision française d'être irresponsable et non-justifiée. Cet acte consiste à la violation du principe de la neutralité que les forces de traité ont toujours tenu à respecter. Le consul britannique et américain s'inquiète que la décision française de déclarer la guerre aux insurgés, va mettre en danger la sécurité de leurs compatriotes dans le Settlement. Par conséquent, les deux consuls décident de maintenir leur neutralité et de rester en retrait de la décision française. La France lance une guerre

---

<sup>182</sup> *Ibid.* note 175, p. 120-121. Le même fait a aussi été publié par *The North China Herald*, numéro 229, 16 décembre 1854, p. 78.

<sup>183</sup> *The North China Herald*, numéro 229, 16 décembre 1854, 《上海小刀会起义史料汇编》, 上海人民出版社, partie IV, p.447. C'est à noter que dans le livre de Maybon et Fredet, *Histoire de la Concession Française*, l'attaque surprise des Français n'a guère été signalé. Les deux auteurs essaient surtout de justifier les décisions d'amiral Laguerre et d'Edan, le manque de d'objectivité est assez évident.

seule contre les rebelles. Pendant ce temps, elle a obtenu le vif soutien de l'armée impérial, qui promet de battre ensemble avec les Français. Le 30 décembre 1854, la bataille contre les insurgés commence. Malgré les armes plus modernes et puissantes, les insurgés ont très bien défendu leur position, les Français n'ont pas réussi à reprendre la ville. Ils ont eu plusieurs blessés et de mort. La première tentative est échouée.<sup>184</sup> La deuxième attaque est menée le 6 janvier 1855. Cette deuxième attaque est encore un échec pour les Français. Une fois de plus, les insurgés ont très bien défendu la cité, provoque une perte importante des armées Français et impériaux. Cependant, un témoignage publié dans *le North China Herald* du 23 janvier, l'auteur de l'article décrit cette attaque d'une « massacre » des Français et des impériaux contre les habitants civils de l'intérieur de la cité. L'auteur de l'article parle également du déshonneur de la réputation des armées européens par les Français dans cette affaire, accuse aussi la discrétion de la collaboration des Français et des Impériaux. Cependant, on peut imaginer que ce journal anglophone peut aussi manquer de la neutralité de critiquer les Français. Mais sur le fait, il est vrai que les Français ont collaboré avec les impériaux dans cette guerre contre les insurgés. Après ces échecs d'attaques, les Français décident de faire un blocus strict du parti nord de la cité afin de couper complètement les ravitaillements des insurgés. Les Anglais et les Américains ont aussi participé à ce blocus malgré leur neutralité.

Cette tactique a eu des résultats très efficaces. Après plus d'un mois de blocus strict, face aux manques de ravitaillements alimentaire et de matériaux de guerre, les Xiaodao décident de mener une contrattaque le 17 février 1855. Le chef des Insurgés- Liu Lichuan est mort dans le combat, la défaite s'annonce pour les rebelles. Après la mort de leur chef, le reste des insurgés abandonne enfin la ville, y quitte dans la nuit du 17 décembre, laissant la porte ouverte aux Français et aux Impériaux. Selon la lettre du personnel de Jardine Matheson & Co, Mac Andrew adressée aux responsables de la société David Jardine date du 21 février 1855, à Shanghai « plusieurs incendies ont ravagé un quart de la cité pendant 24 heures, la ville intramuros est complètement détruite. [...] Les Français n'ont pas participé à la délivrance de la cité, ils ont laissé cette tâche aux armées impériaux. Ces derniers ont mené des massacres sans précédents dans la ville. Dans les trois jours passé,

---

<sup>184</sup> *The North China Herald*, numéro 232, le 6 Janvier 1855, p. 90.

plusieurs centaines de personnes ont été capitulé, j'ai bien peur que ce massacre soit loin d'être fini ». <sup>185</sup> Durant tout ce siège ou blocus de la cité qui a duré au total 529 jours, beaucoup des habitants de la ville qui ont des moyens se sont retrouvé réfugiés dans la concession anglaise. Ceci consiste en quelque sorte un transfert de l'ancien Shanghai vers la nouvelle Shanghai établie par les Occidentaux. <sup>186</sup> La cité ancienne a perdu une partie de sa valeur après cette guerre.

Les Français sont devenus les plus bienvenus et les plus appréciés du gouvernement impérial nouvellement établi à Shanghai. Le 24 février 1855, l'amiral Laguerre et Edan se sont rendu visite au bureau gouverneur de Shanghai pour lui souhaiter une « bonne année » <sup>187</sup>. Afin de remercier les efforts et les aides donnés par les Européens pour la reprise de la cité shanghaienne, sous l'ordre de l'empereur Xianfeng, le gouverneur de Shanghai a offert aux capitaines Français, Anglas et Américains de la soie brute comme cadeau. Un remerciement spécial d'une somme d'argent de dix mille taëls est offert au capitaine français. <sup>188</sup> La vie de Shanghai reprend rapidement après cette guerre civile. Pendant ce temps, le Municipal Council continue à gérer les affaires des trois pays membres de ce comité en commun. Après d'avoir pris la décision de mener la guerre seule sans discussion avec les deux autres membres du Conseil municipal, la fissure entre les trois parties devient de plus en plus grande. Edan s'approche plus avec le gouvernement impérial. Pour reconstruire la partie de la concession française détruite pendant la guerre avec les Xiaodao, à la place de gérer le problème ensemble avec les Anglais et les Américian, Edan préfère demander la participation du nouveau daotai de Shanghai Lan Weiwen (? ~1857 年 藍蔚 雯). <sup>189</sup>

---

<sup>185</sup> « Lettre du personnel de Jardine Matheson & Co, Mac Andrew adressée aux responsables de la société David Jardine » date du 21 février 1855. 《上海小刀会起义史料汇编》，上海人民出版社, partie IV, p. 501.

<sup>186</sup> John Wharton Maclellan, *The Story of Shanghai, from the Opening of the Port to Foreign Trade*. North-China Herald Office Publish, p. 46.

<sup>187</sup> Le 17 février 1855, jour de la dernière bataille entre les insurgés et l'armée française est aussi le jour du nouvel an en Chine.

<sup>188</sup> *Ibid*, note 180, *Lettre interne de la société Jardine Matheson & Co*. date du 7 avril 1855. P.503. Dans cette lettre, l'autre dit que l'Angleterre a refusé les cadeaux des impériaux, mais les Américains et les Français les ont acceptés.

<sup>189</sup> *Ibid*, note 179, p. 164.



Dans les années qui suivent la guerre de Xiaodao, Shanghai devient la ville la plus stable et sécurisée dans la région de Jiangnan. Les révoltes des Taiping continuent à bouleverser la partie sud de l'empire chinois. Dans les rapports gouvernementaux sur les affaires étrangères après 1854, Shanghai ne constitue plus de sujet d'actualité. De plus en plus de populations victimes des conflits des Taiping se réfugient à Shanghai, spécialement dans les concessions européennes pour plus de sûreté. En 1856, face à l'accroissement du nombre de réfugiés, Edan crée à son tour, un corps de police indépendant, pour maintenir l'ordre dans la concession française. Le territoire de la concession française a connu plusieurs extensions avec l'établissement officiel du Conseil municipal français en 1862 qui la sépare complètement des Anglais et des Américains. Tout d'abord peu de temps après la guerre contre les Xiaodao, le taodai a accordé un accroissement de la Concession française le long de la rivière.<sup>190</sup> Seul la France a connu un tel agrandissement de terrain. La deuxième extension est plus modeste mais très importante, elle permet aux Français d'avoir un accès direct aux quais, ce qui est indispensable pour le développement de la Compagnie des Messageries maritimes à Shanghai. Je reviendrai dans les détails sur ce sujet dans le deuxième chapitre.

La gestion civile de la partie des Français de Shanghai devient de plus en plus autonome vis-à-vis du Municipal Council. Selon une lettre du ministre des Affaires étrangères français Drouyn de Lhuys à Chargé d'affaires de France en Chine M. Bellonet, sur la nécessité de l'indépendance française par rapport à une municipalité à trois. Il s'appuie sur la situation financière de la concession française qui est très prospère face aux quartiers anglo-américains bien endettée de plus d'un million de francs.<sup>191</sup> Pour Drouyn, les intérêts français seront atteints si elle n'est pas autonome. En 1862, la France quitte définitivement de l'organisation de Municipal Council. Par conséquent, en septembre 1863, la concession anglaise et américaine de Shanghai se fusionne officiellement en formant un *International Settlement*, de ce fait, la France crée à son tour un conseil municipal français

---

<sup>190</sup> Laurent Metzger, *Les Lauriers de Shanghai : des concessions internationales à la métropole moderne*, Edition Olizane, Genève, 1999, p. 36.

<sup>191</sup> « M. Drouyn de Lhuys, Ministre des Affaires Étrangères, à M. de Bellonet, Chargé d'Affaires de France à Pékin, Paris, le 18 juin 1866 » *Documents diplomatiques, 1867, n° VIII. Affaires Étrangères*, Imprimerie impériale, Paris, 1867, p. 452-453.

pour la gestion de son quartier. Ainsi forment à Shanghai deux concessions étrangères : française et internationale. Grâce aux présences des forces européennes, la partie européenne de Shanghai est devenue le nouveau centre-ville qui remplace la cité ancienne. Les Européens construisent dans leur concession des immeubles splendides, des infrastructures aussi modernes que ceux des grandes villes d'Europe. Les routes sont équipées des lampadaires lumineux ; les quais du long de Huangpu sont réaménagés ; les maisons de commerce multiplient leur installation sur le Bund anglais... Shanghai s'évolue comme « Paris de l'Orient » pendant que la deuxième guerre d'opium qui s'éclate à Canton dans le sud et à Tianjin au nord de la Chine. Le modèle de gestion de Shanghai par les concessions occidentale, répond à la fois aux tendances de décolonisation commencé au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ; et aux idées du libéralisme commerciale. La ville de Shanghai est le premier terrain d'essai d'un modèle politique nouveau, un modèle de gestion territoriale au mode multinational dont la souveraineté est réservée officiellement au pays d'origine. Le succès du modèle Shanghai fait qu'il est imité dans toutes les autres villes ouvertes par les traités inégaux entre l'empire chinois et les forces occidentale.

Dans ce chapitre, la présentation d'une brève histoire politique de la ville de Shanghai durant la période de 1843 à 1863, vous aide à mieux comprendre le contexte historique de la ville. C'est dans ce contexte très complexe que le port est devenu un sujet de dispute et d'intérêt pour toutes les forces présentes à Shanghai. À la différence d'écrire une histoire sur la douane de Shanghai qui est quasiment été contrôlé que par les Anglais depuis 1854 jusqu'à 1940, le port de Shanghai représente des intérêts multiples que tout le monde veut y en tirer sa part. Dans le deuxième chapitre, j'expliquerai en détail le fonctionnement de la douane de Shanghai et les activités commerciales essentielles de cette ville. Ces aspects seront concrétisés avec une présentation approfondie sur les entreprises étrangères qui participent au contrôle du transport maritime de la ville de Shanghai.



## **CHAPITRE II : SHANGHAI, UNE VILLE DIVISÉE : LES DOUANES, LES PORTS ET LES COMMERCES**

### **INTRODUCTION**

L'enjeu majeur de l'ouverture du port de Shanghai par le traité de Nankin en 1843, est tout d'abord d'augmenter les voies de commerce maritime entre l'Empire du milieu et le reste du monde. Cependant l'arrivée des Étrangers comme nouveaux acteurs dans la construction de la ville, mène Shanghai à se transformer en la plus importante ville portuaire en Chine. Les étrangers ont créé à Shanghai un nouveau centre autonome en parallèle de la cité ancienne. Ce centre est quant à lui divisé entre deux parties : la concession française et la concession internationale. Nonobstant, il existe bien deux Shanghai : une ancienne et l'autre nouvel. Chaque partie est gérée de manière autonome avec des administrations indépendantes. Néanmoins, pour les ports et les douanes, les gestions sont en commun. En effet, il existe bien à Shanghai deux ports et deux douanes, divisée de la même manière entre ceux des Chinois et ceux des étrangers. Mais par l'abandon du droit fondamental et souverain, les ports et les douanes de Shanghai sont gérés par les Occidentaux. Comme Shanghai est une ville portuaire ouverte au commerce avec les étrangers, le port situé dans la partie des occidentaux est donc essentiellement dédié au commerce extérieur. Par opposition, le port situé dans la partie chinoise est consacré au commerce interne en Chine. Le commerce extérieur est quant à lui divisé entre deux catégories : les importations et les exportations.

La construction d'une ville est un processus lent et complexe, rendre un endroit prospère est encore plus difficile. La construction de Shanghai est un meilleur exemple du bien fait de commerce de libre-échange. Certes, le succès de cette ville est limité à des contextes historique, politique, économique et sociale très spécifiques, et qui ne peut probablement plus être reproduit à nos jours. Néanmoins, il est intéressant de voir la naissance du « modèle Shanghai », et comment le développement de cette ville est étroitement lié à la construction de son port. Afin de bien comprendre les étapes des évolutions urbaines de Shanghai, nous allons suivre un plan thématique. Dans un premier

temps, nous verrons comment sont divisée les douanes de cette ville, instrument primordiale pour contrôler les commerces ; ensuite nous étudierons les phases du développement de ses ports, pour en fin arriver à vous présenter les différents commerces qui s'effectuent à Shanghai.

## **II.1 LES DOUANES DE SHANGHAI**

Le *Land Regulations* de 1854 a non seulement donné naissance à Municipal Council de Shanghai, il a également fait installer une nouvelle Douane shanghaienne. Dorénavant, la clé de la gestion commerciale et financière de Shanghai se tient aux mains des Européens, surtout dans les mains des Britanniques.

### **II.1.1.1 Début de la création d'une nouvelle douane de Shanghai**

Au lendemain de l'ouverture du port de Shanghai le 17 novembre 1843, à l'établissement de la concession des Anglais, deux bureaux douaniers existent dans la ville. Le premier bureau consiste à taxer les bateaux marchands destinés au commerce interne de la Chine (Inland commerce). Cette douane est historiquement l'ancienne douane de Shanghai, qu'on nomme « La grande douane de Jianghai » (江海大关)<sup>192</sup>. Elle se situe à la rive du fleuve de Huangpu dans la cité chinoise. Le second bureau de douane est ouvert le 31 décembre 1845, sur le Bund au nord de la rivière Souzhou. Le Daotai de Shanghai a loué ce bureau de la concession britannique, spécialement destiné au commerce effectué par les bateaux étrangers, on la nomme - la nouvelle douane de Jianghai ou bien la douane de Jianghai du nord (新关, 江海北关). L'afflux de ce port évolue très rapidement dès son ouverture. En 1846<sup>193</sup> deux ans après l'ouverture réelle du port de Shanghai, le nombre d'exportation du thé vers l'étranger a triplé par rapport à l'année 1845, il passe de 1723, 94 tonnes à 5651,76 tonnes ; le nombre de l'exportation de la soie est triplé également par rapport à l'année d'avant, il passe de 2, 92 tonnes à 6.89 tonnes (voir le tableau ci-dessous).

---

<sup>192</sup> La grande douane de Jianghai est une institution douanière créée en 1685 sous le règne de l'Empereur Kangxi. Le siège de ce bureau douanier se situe dans le village Baodai men qui appartient à la ville de Shanghai. En 1901, avec le Protocole de paix Boxer, la grande douane de Jianghai combine avec la nouvelle douane de Shanghai, devient officiellement une douane unie que l'on nomme la douane de Jiangnan.

<sup>193</sup> Le port de Shanghai est déclaré ouvert en novembre 1843, mais ce n'est qu'en 1844 que les premiers bateaux de commerce sont venus débarquer à ce port.

Tableau II.1 - L'exportation du thé et de la soie par le port de Shanghai de 1845 à 1862.

<i>Season ending June 30 of each year.</i>	<i>Total export of Tea, in lbs.</i>	<i>Total export of Raw Silk, in bales.</i>
1845, . . . .	3,800,627	6,433
1846, . . . .	12,459,988	15,192
1847, . . . .	12,494,140	15,972
1848, . . . .	15,711,142	21,176
1849, . . . .	18,303,074	18,134
1850, . . . .	22,363,370	15,237
1851, . . . .	36,722,540	17,243
1852, . . . .	57,675,000	20,631
1853, . . . .	69,431,000	28,076
1854, . . . .	56,343,847	58,319
1855, . . . .	80,481,577	54,233
1856, . . . .	59,299,966	57,119
1857, . . . .	19,979,033	76,228
1858, . . . .	29,656,951	58,091
1859, . . . .	16,980,314	75,670
1860, . . . .	32,179,186	61,311
1861, . . . .	11,318,232	75,535
1862, . . . .	31,593,153	63,719

Source: S. Wells Williams, LL.D. *Chinese Commercial Guide*, A. Shoortrede & Co., Hong Kong, 1863, p. 198.

La croissance des afflux de ce nouveau port laisse comprendre au daotai les avantages et l'importance en termes des recettes, que le commerce avec les étrangers puisse lui apporter. Afin de sécuriser les arrivées des bateaux étrangers dans les eaux de Shanghai, le daotai fait installer des infrastructures modernes, comme par exemple les phares à l'estuaires de fleuve Yangzi dès 1847. De plus, à partir de l'automne 1851, la douane shanghaienne emploie un pilote étranger, poste jusque-là réservé qu'aux citoyens chinois.<sup>194</sup> Si l'on calcule en fonction du tarif de la douane sur l'exportation du thé et de la soie envers la Grande Bretagne définit par le traité de Nankin, en 1852, la douane de Shanghai devait collecter rien qu'en exportation du thé, un total de 1 090 039,18 taëls<sup>195</sup>. Mais en réalité, selon le rapport officiel sur les perceptions de taxe douanier adressé à l'empereur par un contrôleur de la douane de Canton : « en 1852, la perception de la taxe

<sup>194</sup> T. Roger Banister, *The Coastwise Lights of China*. Written by Order of the Inspector General of Customs; Statistical Department, Shanghai, 1932, p. 3.

<sup>195</sup> Le picul = 100 catties = 60 kg ; le taël = 10 maces = 7 fr. 50 c ; le mace = 10 condarins = 0 fr.75 c. ; Marius Morand, *Tarifs Douaniers Des Soies & Soieries En France & Dans Les Principaux Pays*, sous le patronage de la Chambre de Commerce de Lyon, Lyon, Imprimerie du Salut Public, 1869, p. 40.

des douanes de Fuzhou, Xiamen, Ningbo et Shanghai les quatre douanes confondues, correspond à un nombre total de 1 274 347,445 taëls seulement ». <sup>196</sup> Si l'on ajoute le montant de taxe des autres produits que la douane shanghaienne doit récolter normalement en fonction du tableau ci-dessus, le chiffre de taxe récoltée devait dépasser largement à celui déclaré à l'empereur chinois par le contrôleur de la douane de canton, Zeng Wei. Peu importe la cause de cette différence de chiffre entre la somme déclarée et la somme que l'on devait récolter, on peut supposer qu'il y a un dysfonctionnement des douanes chinoise dès les années 1850.

Le bouleversement de l'histoire arrive avec la prise de la cité par les Xiaodao le 7 septembre 1853. Dans les premiers temps après leur victoire, les rebelles s'emparent du bureau de douane de Jiangnan (celui situé dans la cité ancienne) ainsi que sa trésorerie. Ceci a causé une perte financière importante aux autorités locales. Plus tard, après la reprise de la ville par les impériaux avec les aides des Européens, ce bureau douanier est malheureusement déjà démoli et incendié par les insurgés. Pendant cette période de conflit interne chinois, les autorités locales qui n'arrivent pas à prendre contrôle de la situation, perdent sa légitimité. Dans ce même temps de désastre, la nouvelle douane située sur le Bund cesse de fonctionner également. Les marchands étrangers perturbés par les conflits, profitent de ce chaos dans la ville, refusent de payer les taxes douanières. D'après un rapport qui date de 25 mars 1854, écrit par Yi Liang – le gouverneur de Liangjiang à l'empereur Xianfeng, que depuis le 7 septembre 1853, jusqu'au mois de novembre de la même année, à cause de la guerre et l'insécurité, aucun bateau de commerce chinois circule dans les environs de Shanghai. De ce fait, aucune taxe douanière a été prélevée pendant cette période, ce qui explique une perte importante de revenue pour le gouvernement. <sup>197</sup>

---

<sup>196</sup> Traduit du Chinois : “咸丰二年分福州、厦门、宁波、上海四关只征收一百二十七万四千三百四十七两四钱四分五厘”咸丰四年正月二十日, *Complément des Archives sur les Affaires étrangères*, Sous la direction de Jiang Tingfu, Presse universitaire de l'Université de Pékin, 1998, 曾维奏. 《筹办夷务始末补遗》, 蒋廷黻编, 北京大学出版社, pp. 250-251.

<sup>197</sup> *Ibid* note 76, p. 254. Traduit de chinois : “咸丰四年二月二十七日, 怡良等奏。暂移江海关于吴淞口。”“自八月初五日上海失守之日起至十月十九日未开关以前, 大关及个口均无货船进出, 是以一律无税征收”

En absence des marchands chinois, heureusement que les commerçants européens non concernés par la guerre, continuent de commercer avec les Chinois. Pour le daotai, la création de nouvelle douane afin de garantir les recettes du gouvernement devient urgente et nécessaire. Les autorités locales shanghaiennes essaient de créer plusieurs sites douaniers provisoires, en espérant de pouvoir collecter les taxes dues par des commerçants européens. Dans le rapport de Yi Liang que nous venons de citer, il a fait d'ailleurs aussi mention de l'installation d'un nouveau site provisoire de la douane de Shanghai, dans la bouche de la rivière de Suzhou (aussi appelé Wusong), au nord de de la concession anglaise.<sup>198</sup> Mais ces tentatives de reprise de la fonction douanière mènent qu'à des échecs. Sous prétexte du manque de protection par les autorités impériales, les commerçants européens refusent de payer les taxes douanières chinoises. Le leader de cette opposition est d'ailleurs Thomas Wade (1818 - 1895), le Vice-consul britannique de Shanghai, peu de temps après, il deviendra même l'un des premiers inspecteurs étrangers de la douane de Shanghai.

#### **II.1.1.2 La naissance du Bureau des douanes maritimes chinoises à Shanghai**

Le Professeur J. K. Fairbank explique dans son ouvrage *The creation of the Foreign Inspectorate of Customs at Shanghai* que, depuis l'occupation de l'ancienne douane de Shanghai par les rebellions des Xiaodao, les commerçants anglais et américains forment une coopération et qui s'opposent au système de la douane provisoire chinoise.<sup>199</sup> Ces oppositions vont pousser le daotai à collaborer avec les Occidentaux, concrètement, de laisser les Européens à gérer la douane de Shanghai, signe de la perte de la souveraineté chinoise face aux puissances occidentales. Car les marchands occidentaux refusent de suivre les réglementations imposées par le gouvernement chinois, mais ils sont plus ou moins soumis à leur propre consul. Horatio N. Lay (1832-1898), le premier Inspecteur-Général de Shanghai. Il a témoigné dans une lettre adressée au premier ministre britannique Lord John Russell en 1864, qu'après 1853, « il est devenu impossible pour les autorités

---

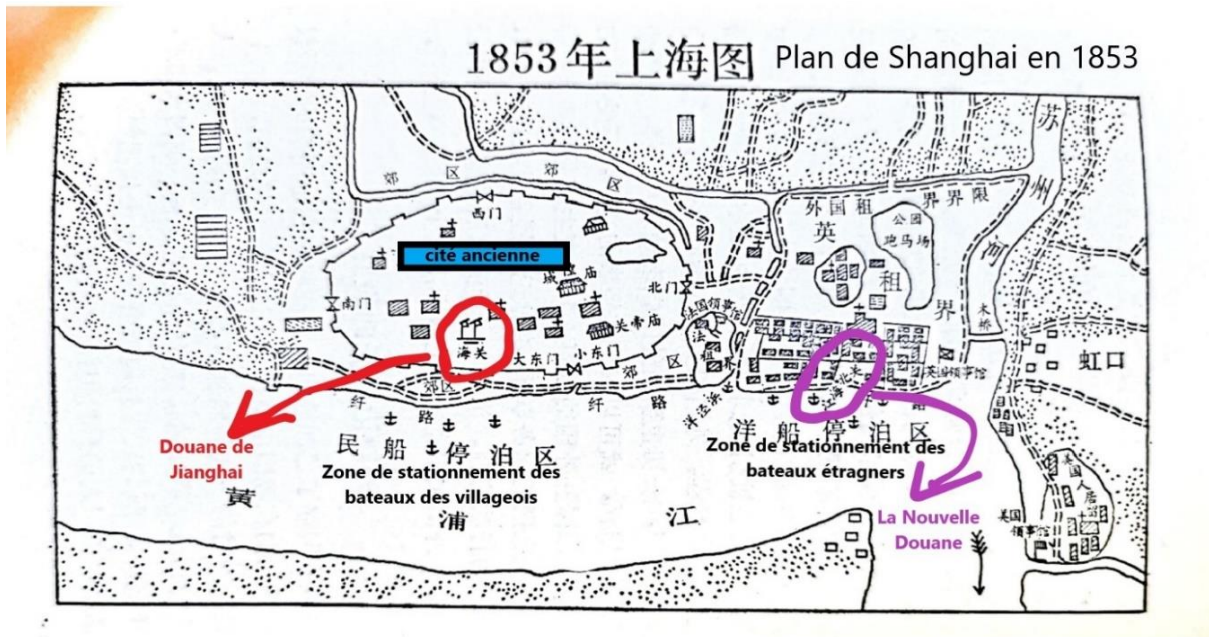
<sup>198</sup> *Ibid*

<sup>199</sup> John K. Fairbank, *The creation of the Foreign Inspectorate of Customs at Shanghai*. Extrait de livre mis en ligne par Université de Californie sur Google Books, pp. 470-472.



(chinoise) de percevoir les revenus du commerce extérieur sans notre aide »<sup>200</sup>. Ainsi né le nouveau mode de gouvernement de la douane chinoise.<sup>201</sup>

Figure II.1 – Plan de Shanghai en 1853



Source: *Shanghai gang shi hua*, Shanghai, Shanghai ren min chu ban she, 1979, p.53

Dès 1854, le port de Shanghai n'est plus un port entièrement chinois, mais un port partagé avec les Européens. Le 9 février 1854, la douane de Shanghai rouvre officiellement sa porte. Pourtant, cette réouverture est inutile, il faut attendre que le 12 juillet 1854, qu'une nouvelle douane chinoise soit créée en accord entre les consuls des trois puissances consulaires de Shanghai (l'Angleterre, la France et les États-Unis) et le daotai Wu Jianzhang. Cette nouvelle douane chinoise (*Chinese Maritime Customs Service*) est gérée à la fois par le daotai de Shanghai et par une commission de Foreign Inspectorate (commission de l'inspection des étrangers) intégrée comme l'organisme de contrôle.<sup>202</sup> Il

<sup>200</sup> Horatio Nelson Lay, *Our Interests In China. A Letter to The Right Hon. Earl Russell, K. G., Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs*, London, Robert Harwick, 1864, p. 4.

<sup>201</sup> Voir Figure II.1- Plan de Shanghai en 1853. La partie entourée en violet est l'emplacement de la nouvelle douane de Shanghai.

<sup>202</sup> Richard J. Smith, John K. Fairbank, Katherine F. Bruner, *Robert Hart and China's Early Modernization, His Journals, 1863-1866*; Council on East Asian Studies, Cambridge and London, Harvard University Press, 1991, p. 14.

est convenu que le daotai s'engage à employer trois inspecteurs douaniers étrangers dont un Français, un Anglais et un Américains, chacun désignés par leur consul pour gérer ensemble la nouvelle douane de Shanghai. Ces inspecteurs étrangers sont responsables du nombre de bateaux entré et sorti du port de Shanghai, leur rôle majeur est de définir le montant de taxe que les marchands étrangers doivent régler aux autorités chinoises. Cependant, le consul anglais s'oppose à reconnaître le caractère représentatif de l'inspecteur anglais, de parler au nom des intérêts des marchands britanniques. C'est la raison pour laquelle les inspecteurs étrangers sont par la suite employé directement par la douane chinoise, indépendant du gouvernement à celui qu'ils appartiennent d'origine, ils deviennent donc les employés directs du gouvernement chinois.<sup>203</sup>

Figure II.2 - **La nouvelle douane de Shanghai**



Shanghai Custom House, 1854-1893.

Source: Morse Hosea Ballou, *The trade and administration of China*, London, Longmans, Green, 1913, p. 386

---

<sup>203</sup> John K. Fairbank, *The Cambridge history of China*, volume 10, Late Ch'ing, 1800-1911, Part I, Cambridge University Press, 1978, p. 241-242. Cf. Stanley F. Wright, *Hart and the Chinese customs*, 91-110; John K. FAIRBANK, *Trade and diplomacy on the China Coast, The opening of the Treaty ports 1842-1854*, Cambridge, Harvard University Press, 1956, pp. 431-61.

Les premiers Européens à exercer cette fonction dès le 12 juillet 1854, sont Sir Thomas Francis Wade (1818-1895), l'ancien vice consul britannique de Shanghai <sup>204</sup>; Arthur Smith, l'interprète français du consul français Charles de Montigny et Capital américain Lewis M. Carr.<sup>205</sup> Selon Jack J. Gerson, le salaire annuel d'un inspecteur maritime s'élève à 6000 dollar selon la devise local,<sup>206</sup> équivalent de 1,450£, nettement supérieur à un salaire d'un interprète anglais qui travaille pour le gouvernement britannique, et qui gagne entre 700 à 800£ par an.<sup>207</sup> Il est donc très intéressant pour les étrangers de travailler pour la cour chinoise. L'aspect « international » qui se manifeste derrière cette nouvelle institution douanière a donné beaucoup de succès à cette institution inventée par les Occidentaux à Shanghai. Les marchands européens sont heureux d'apprendre qu'ils n'ont plus affaire avec les mandarins chinois fortement corrompus ; les autorités chinoises espèrent désormais avoir un revenu stable et garanti des taxes douanières. L'année 1854 est la première étape de la construction officiellement du « Modèle Shanghai ». La grande ligne de division de Shanghai en trois est grosso modo dessinée, ce qui donne officiellement la concession internationale, la concession française et la ville chinoise.

### **II.1.2 Prise de contrôle des douanes chinoises par les Occidentaux : de l'unique « Modèle Shanghai » au modèle chinois uni**

Les grandes machines des institutions étrangères commencent à bien tourner : le Municipal Council de la concession internationale, le Conseil municipal de la concession française, la police ainsi que la douane chinoise, mais contrôlé par les Occidentaux. La deuxième grande étape de cette construction de « Modèle Shanghai » se déroule principalement en 1858.

---

<sup>204</sup> T. F. Wade a été rapidement remplacé par M. Horace Lay dans la même année en 1854. En étant un parfait connaisseur de la langue chinoise, ce dernier entretient une relation très personnelle avec la cour de Pékin. Avec une personnalité fort charismatique, c'est la raison pour laquelle que M. Horace Lay est souvent cité comme le premier inspecteur de *Chinese Maritime Customs Service* dans beaucoup de littératures.

<sup>205</sup> Robert Hart, "Circular N° 23 of 1869", *China. Imperial Maritime Customs: Service series. IV, Inspector General's Circulars, First Series: 1861-1875*. The Customs Service Press, Shanghai, p. 227-228; Jack J. Gerson, *Horatio Nelson Lay and Sino-British relations, 1854-1864*, Cambridge, Harvard University Press, 1972, p. 52.

<sup>206</sup> *Ibid*, p. 53. Cf. Bowring to Clarendon. July 7, 1854, FO 97/100, No. 77. Enclosure N°4. Woo to Consuls, July 4, 1854.

<sup>207</sup> *Ibid*, p. 37.

### II.1.2.1 De la gestion partagée à la gestion unifiée de la douane maritime de Shanghai

En 1858, éclate la seconde guerre de l'opium<sup>208</sup>. Les raisons et les causes de cette guerre sont très complexes, on peut essayer de les résumer rapidement comme les conséquences de rencontre entre l'Occident moderne et la Chine ancienne ; entre les États de droit, représenté par l'Angleterre et un vieil Empire aveuglé par ses anciennes coutumes et traditions. Cette guerre a duré deux ans, commencée par les Anglais et les Français avec les armées impériaux à Canton ; ensuite rejoints par les Américains ainsi que les Russes à Tianjin. Deux traités en faveur des Occidentaux se sont signés : le Traité de Tianjin signé le 26 juin 1858 et le Traité de Pékin signé en octobre-novembre 1860<sup>209</sup>. Le traité de 1858 signé -par le représentant de l'Empereur chinois Gui Liang (1785-1862 桂良) et le comte James Bruce Elgin (1811-1863) qui représente l'Empire britannique, donne le droit aux Anglais la liberté de circuler en dehors des ports ouverts au commerce en Chine. Par la « clause de la nation la plus favorisée » indiquée dans les autres traités inégaux signé entre la Chine et les autres pays occidental, par conséquent, presque tous les commerçants étrangers ont le droit de circuler librement dans les autres ports de la Chine intérieure. Dorénavant, le marché chinois est ouvert d'avantage aux Occidentaux. De plus, ce traité a légalisé le commerce de l'opium en Chine en le déguisant en « médicament occidental ». Ce commerce le plus rentable aux marchands européens et autrefois interdit en Chine est enfin autorisé. Le marché chinois est à nouveau optimisé par des traités inégaux. Le problème qui s'ensuit après l'agrandissement du marché est le dysfonctionnement du système de Foreign Inspectorate avec les inspecteurs étrangers à trois.

Les nouveaux traités de 1858 ont ouvert onze autres ports chinois aux Occidentaux<sup>210</sup>, le marché chinois est devenu encore plus immense qu'avant. Le modèle du

---

<sup>208</sup> Voir l'annexe 1.1 – Rapide résumé des causes de la Seconde guerre de l'opium.

<sup>209</sup> *Les Traités de Pékin*, (appelé aussi *Convention de Pékin*) sont une série de traités inégaux signés entre la Chine et les différents États de l'Occident, et qui mettent en fin la seconde guerre de l'Opium. Finalement, trois traités ont été signés : *Traité de Pékin anglo-chinois* signé le 24 octobre 1860 ; *Traité de Pékin franco-chinois* signé le 25 octobre 1860 et enfin le *Traité de Pékin russo-chinois*, signé le 14 novembre 1860.

<sup>210</sup> Les onze autres ports chinois ouverts par les traités de Tianjin entre les Chinois, les Français et les Anglais sont : Niuzhuang (aujourd'hui Yingkou), Dengzhou (aujourd'hui Yantai), Tainan, Danshui (aujourd'hui Gaoxiang Taibei), Chaozhou (Shantou), Jilong (Keelung), Qiongzhou, Hankou, Jiujiang, Nanjing et Zhenjiang.

port de Shanghai est appliqué tout d'abord à Canton 广州 en octobre 1859, il s'ensuit par Chaozhou 潮州 (Shantou 汕头) en février 1860 ; Zhenjiang 镇江 en avril 1860 ; Ningbo 宁波 et Tianjin 天津 en mai 1861. Ensuite, consécutivement de 1862 jusqu'en 1864, dans les villes de Fuzhou 福州, Hankou 汉口, Jiujiang 九江, Xiamen 厦门 et tout le reste des ports ouverts par traités, s'installe le modèle Shanghai.<sup>211</sup> Avec cet agrandissement du marché, certains pense qu'il faut gérer les douanes avec une seule et unique direction, l'existence de trois directions des inspecteurs n'est pas favorable à prendre des décisions directionnelles. Le journaliste français Gabriel Charmes, a publié un article intitulé « Les consulats » dans la Revue politique et littéraire en 1884, dans lequel il a cité un passage ainsi suivant qui explique en détail le changement de système de trois inspecteurs, à un « Inspecteur Général » dit I.G. unique à la douane de Shanghai :

« Nous ferons remarquer, dit M. Jametel, que la commission mixte qui avait été instituée en 1857 avec le concours de la France, de l'Angleterre et des États-Unis ne conserva que fort peu de temps sa composition primitive. Les habiles représentants du cabinet de Saint-James – auxquels il est si rarement donnée de rencontrer des adversaires dignes d'eux de ce côté-ci de la Manche – s'y prirent si bien qu'ils arrivèrent à faire croire à nos représentants qu'en politique la logique l'emporte toujours sur les faits ; qu'une administration dirigée par trois chefs reposait certainement sur une base illogique, et que le seul moyen de la mettre ) même de rendre les services qu'on attendait d'elle était de la placer sous la direction d'un seul et unique partisan du statu quo, c'est-à-dire du système primitif qui avait, ainsi que nous l'avons dit, pour base une commission de douanes composée d'un Français, d'un Anglais et d'un Américains. Se trouvant former ainsi une minorité, ils durent aux instances de l'Angleterre et de la France réunies, et la commission, qui avait un caractère quasi international, fut remplacée par un

---

<sup>211</sup> Henri Cordier, « Les douanes impériales maritimes chinoises », *T'oung Pao*, 1902, Second Series, Vol. 3, No. 4, Brill, 224-225.

inspecteur unique qui devint dans la suite inspecteur général des douanes maritimes chinoises. »<sup>212</sup>

Le témoignage de ce Français reste loin d'être objectif, mais ce qui est empruntable par-là, est de savoir que l'adoption du système des douanes chinoises sous contrôle d'un seul « Inspecteur- Général » a été beaucoup poussé par les Britanniques. Ce bureau est prévu pour installer à Shanghai. Majoritairement présents à Shanghai, les Anglais veulent obtenir plus d'avantage et de facilité au profit de leur ressortissant. Le succès de l'influence britannique en Chine n'est pas un hasard, la Grande Bretagne fait montrer d'une politique impérialiste asiatique plus ambitieuse que celles de ses homologues européens et américains. Les diplomates ou les personnes qui occupent une fonction consulaire dans les pays de l'Asie dans lesquels ils sont en mission, sont souvent des personnes qui ont déjà vécu dans ces pays. Ils parlent souvent la langue locale, connaissent bien la culture et la tradition locale également. Par exemple, très souvent, les consuls britanniques en Chine, commencent leur carrière comme apprenti de l'agent consulaire ou bien interprète. Ces personnes qui parlent la langue chinoise, ont une facilité dans la construction d'une relation plus cordiale avec le gouvernement ou les autorités locales chinoise. Savoir parler la langue locale est un vrai atout pour les diplomates anglais de faire une carrière en Chine. Ceci est l'une des raisons pour les Anglais, d'obtenir plus de confiance de la part du gouvernement chinois, pour que le poste de l'I. G. des douanes maritimes chinoises leur soit confié. Nous avons l'exemple du premier I. G. – Sir. Horatio Nelson Lay comme le modèle du succès de la politique consulaire britannique.

### **II.1.2.2 Les Britanniques et le maintien du contrôle du China Maritime Customs**

La première personne désignée par le gouvernement chinois pour occuper ce poste important de l'Inspecteur-Général des douanes maritimes chinoises est Horatio Nelson Lay (1832 – 1898).<sup>213</sup> Il est nommé à ce poste par « ordre » impérial par le vice-roi de

---

<sup>212</sup> M. Gabriel Charmes, « Les consulats », *La Revue Politique Et Littéraire*, Troisième série, Tome VII 3me année – 1<sup>er</sup> semestre Janvier à Juillet 1884, Paris, Bureau des Revues, p. 10-11. Dans l'article, Gabriel Charmes fait allusion à un certain M. Jametel dans la revue *L'Économiste Français* date de 6 juin 1883. Cependant, après avoir consulté tous les numéros de *L'Économiste français* de l'année 1883, aucun article ne correspondant à celui cité a été retrouvé.

<sup>213</sup> Voir illustration de Horatio N. Lay en Figure II.3.

Liangjiang, He Guiqing (1816-1862 两江总督何桂清), le 23 mai 1859. Il a pour mission d' « établir dans tous les ports de traité une douane sur le modèle de Shanghai ». <sup>214</sup> Parfait connaisseur de la culture et du gouvernement chinois, M. Lay est aussi un sinophone qui parle non seulement couramment le mandarin mais aussi le dialecte cantonais. Les mandarins chinois lui accordent beaucoup de confiance. Lorsqu'il a eu ce poste de l'Inspecteur-Général de tous les ports ouverts par traité à seulement 23 ans, il a parfaitement conscience que l'importance que ce poste représente à la fois pour sa carrière personnelle et pour les intérêts de son pays la Grande Bretagne. Horatio Nelson Lay a longtemps été vu comme un agent double. Le gouvernement britannique lui reproche d'être trop près du gouvernement chinois pour son intérêt personnel. Il est vrai que par coïncidence il a servi en même temps les deux gouvernements pendant la première année de sa nouvelle carrière : à la fois comme commissionnaire impérial de la Grande Bretagne et l'Inspecteur-Général de la douane chinoise. De plus, il a reçu une autorisation spéciale de la Reine d'Angleterre en juillet 1862, en vue de servir temporairement le service militaire du gouvernement chinois. <sup>215</sup> En 1861, il a une période d'absence au poste de l'I.G., il a été remplacé par Robert Hart (1835-1911) pendant cette période. Si Horatio Nelson Lay n'est que le créateur théorique des douanes maritimes chinoises, Robert Hart quant à lui est le réel père fondateur de cette institution. C'est lui, qui a fait connaître cette institution par le gouvernement chinois en 1861. C'est lui qui a pris le contrôle de l'Office des Imperial Maritime Customs aux mains des Britanniques de 1861 à 1943.

---

<sup>214</sup> Jack J. Gerson "The order included the earlier provision for a tenure of five years and assigned Lay 'the task of establishing at all treaty ports a Custom House on the Shanghai model'". *Horatio Nelson Lay and Sino-British relations, 1854-1864*, Cambridge, Harvard University Press, 1972, p. 98.

<sup>215</sup> *The Foreign Office List, forming a complete British Diplomatic and Consular Handbook, January 1865*. P.111

Figure II.3 - **Portrait de Horatio N. Lay.**



Source: Ministry of Finance, R. O. C.

Au début de sa création, le poste de l'Inspecteur Général des douanes maritimes chinoises est nommé par le vice-roi (ou bien gouverneur-général) de Liangjiang. Par la suite, afin de s'adapter aux évolutions de relation et de politique commerciale avec les étrangers, en 1861, le gouvernement de l'Empire créé une nouvelle institution, le Bureau d'administration des affaires commerciale avec les pays étrangers (Zongli geguo tongshang shiwu yamen 总理各国通商事务衙门). Après sa création, ce bureau prend en charge la nomination du poste de l'I. G. maritime. En 1901, il devient officiellement le ministère des



Affaires étrangères chinois d'après le Traité de Xinchou (ou Protocole de paix Boxer). Le service des douanes chinoise est dirigé par un seul chef - l'Inspecteur-Général, nommé par le gouvernement chinois. Néanmoins il est le seul fonctionnaire choisi de cette manière, munie du sceau du Zongli Yamen, ce dernier possède quant à lui la liberté totale de choisir et de composer son équipe de travail. Sur l'échelle hiérarchique, derrière lui, il est assisté par des commissaires de douanes, ensuite par les assistants ainsi que les agents des douanes portuaires. Les personnels de douane peuvent être composé des personnes de toutes les nationalités. Après 1858, ce modèle de composition de la douane est appliqué dans tous les autres ports ouverts par traité également. Les Français et les Américains ne sont pas aussi compétitifs que les Anglais pour le grand poste de l'Inspecteur -Général. Ils protestent que ce poste clé soit contrôlé dans la main d'une seule personne de manière permanente. Afin d'apaiser leur mécontentement, le gouvernement chinois leur rassure que les postes de Commissaire de douane des autres ports de traités seront donnés de manière équitable aux personnes des autres puissances consulaires. Par exemple, en 1861, le Commissaire douanier de Canton est Geo. B. Glover, un Américain ; celui du Tianjin est un Français, M. C. Kleczkowsky, et celui du Shantou M. F. Wilzer, un Allemand.<sup>216</sup>

Comme l'a écrit ce même M. Jametel publié dans un article de L'Économiste Français en 1883, au moment du départ de Horatio N. Lay, un candidat français a concouru le poste d'I. G. Mais, en raison de l'opposition de l'Empire française, ce dernier n'a pas été retenu. En effet, d'après lui, le gouvernement français s'inquiète de ce que la personne qui occupera ce poste important, puisse devenir indépendante de l'Empire. Cela entraînerait une perte pour les intérêts Français. Voici un extrait de son article :

« Lorsqu'en 1864, le départ de M. Lay laissa vacante la place d'inspecteur des douane chinoises, plusieurs maritimes compétiteurs furent présentés aux choix de la cour de Pékin. Parmi ces candidats, l'un d'eux, M. Giquel<sup>217</sup>, semblait avoir quelque avantage sur ses concurrents : c'était un ancien officier de notre maritime militaire qui venait d'attirer sur lui l'attention des

---

<sup>216</sup> Morse Hosea Ballou, *The trade and administration of China*, first edition 1908, London, p. 390.

<sup>217</sup> Voir Annexe 2.2 -Prosper Giquel

hommes d'État chinois par l'habileté et la bravoure dont il avait fait preuve à la tête d'une division du corps franco-chinois qui avait si puissamment contribué à assurer la victoire des impériaux sur les rebelles Taiping. Malheureusement, la candidature de notre éminent compatriote échoua, non par le fait du gouvernement chinois ou de la mauvaise volonté des autres puissances européennes, mais bien par suite des intrigues peu avouables de notre corps diplomatique et consulaire dans l'extrême Orient, que la crainte de voir un Français se créer une situation indépendante de son influence amena à trahir les intérêts qu'il était chargé de défendre. »<sup>218</sup>

Il est bien regrettable qu'il n'y ait pas de compétiteur d'autres nationalités qui apporter la contestation aux Anglais au poste de l'I.G., car la prochaine personne succédant Horatio N. Lay, est toujours Britannique. Il s'agit de Robert Hart, qui deviendra une véritable légende de la Douane maritime chinoise. Il servira le gouvernement chinois à ce poste pendant presque près d'un demi-siècle, de 1861 jusqu'à 1911<sup>219</sup>. Longtemps, Robert Hart incarne à lui seul les douanes de Chine. Ce personnage exerce une telle influence sur le développement de la douane de Shanghai ainsi que du port de Shanghai, qui fera l'objet une étude particulière par la suite. Sachant qu'il existe deux bureaux de douanes à Shanghai, il logique de penser qu'il 'existe également deux ports à Shanghai. Leur séparation réponde de la même manière à la séparation des douanes de Shanghai : l'un ancien et l'autre nouveau.

### **II.1.3 Les ports de Shanghai**

A Shanghai, la rivière Wusong et le fleuve Yangzi se réunissent un peu au-dessous du village Wusong, là se trouve une première barre, dite barre extérieure et qui constitue le premier obstacle avant d'accéder au port de la ville. Cette barre, facile à y franchir, dans les marées ordinaires, les bateaux peuvent y passer sans trop de difficultés. Cependant, il existe une seconde barre, situé entre Wusong et Shanghai, représente un écueil beaucoup plus

---

<sup>218</sup> M. Gabriel Charmes, « Les consulats », *La Revue Politique Et Littéraire*, Troisième série, Tome VII 3me année – 1<sup>er</sup> semestre Janvier à Juillet 1884, Paris, Bureau des Revues, p. 12.

<sup>219</sup> Officiellement, Robert Hart est entré en fonction du poste de l'I.G. en novembre 1863. Cependant, il a remplacé Horatio N. Lay pendant son absence en 1861, il avait déjà le contrôle du poste dès cette époque.

sérieux pour la navigation.<sup>220</sup> Dans le temps ancien, ces deux barres constituent l'une des meilleurs moyens pour les habitants de la côte de se protéger contre les pirates de la mer. Avant même l'arrivée des Européens, le port de Shanghai est déjà très fréquenté par les commerçants chinois venant de tout l'Empire. Cependant, à cette époque, ce port est relativement petit et mal aménagé. Après 1854, les Occidentaux débarquent avec leurs bateaux et leurs gros vaisseaux, il est donc nécessaire de créer un nouveau port pour leurs activités. La création de ce nouveau port, donne naissance à une nouvelle Shanghai, qui est à la fois moderne et internationale.

### II.1.3.1 Le port chinois

L'ancien port de Shanghai fait face aux quais attenants à la cité ancienne. Les limites de ce port correspondent grosso modo à la zone allant de la Porte du sud jusqu'à la Petite Porte de l'est.<sup>221</sup> Toute cet alignement du quai mesure environ 3 km, mais le pont du quai où l'activité portuaire est la plus forte est celui qui se situe devant la Grande porte de l'Est (大东门), c'est-à-dire tout près du Grand bureau de douane de Shanghai. Tout au long de cette ligne du quai, la levée est revêtue de pierres. Il existe une dizaine de lieux disposant de marches, descendant de plate-forme de marches dédiées à la fois aux chargements et aux déchargements des marchandises. Le bassin fluvial du port est plutôt étroit et peu profond ; c'est pourquoi il est desservi par les petits bateaux et les péniches. Les grands bateaux chargés restent stationnés ensemble par deux ou trois, au milieu du fleuve Huangpu. Les chargements et les déchargements des marchandises s'effectuent à l'aide des péniches. La cité est entourée par les murs qui décrivent un circuit de 55km<sup>222</sup>.

Le port ancien de Shanghai entoure le côté l'ouest de la cité intramuros, il n'y a donc pas de place pour construire de grands bâtiments de stockage ou des docks devant les quais (voir figure II.6). Les débardeurs chinois doivent transporter les marchandises à l'intérieur

---

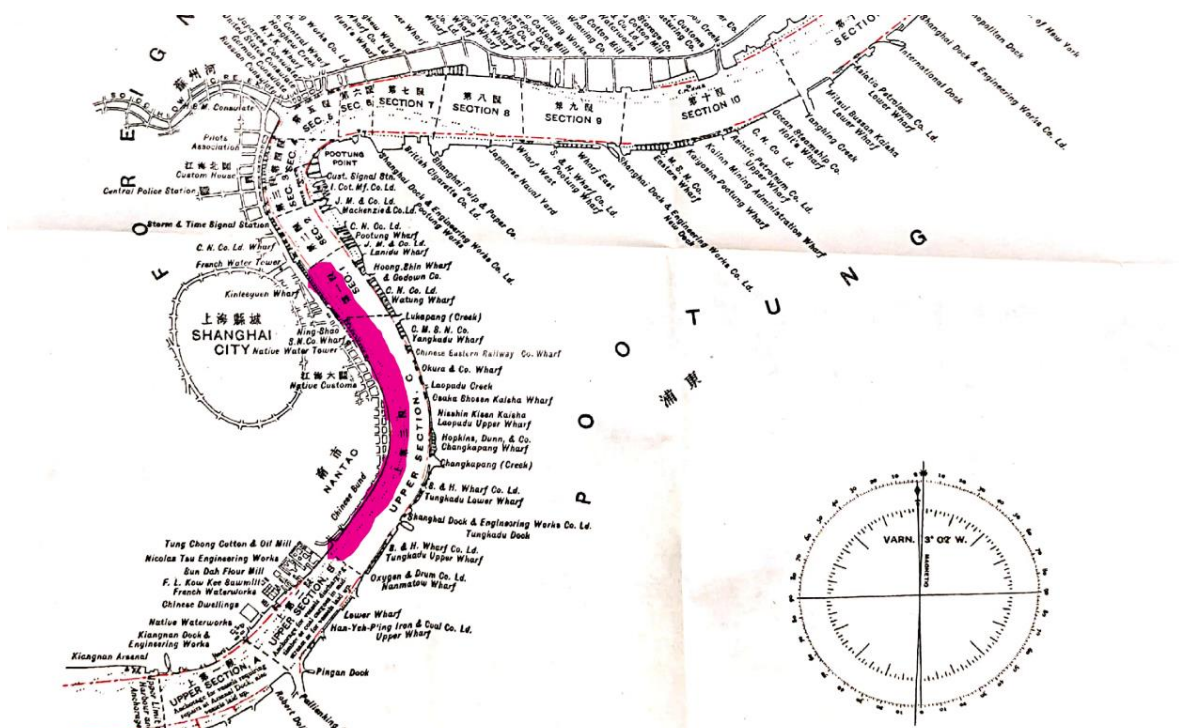
<sup>220</sup> Ministère de la marine et des colonies, *Revue Maritime et coloniale, couronnée par l'Académie des Sciences, Tom soixante-sixième*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1880, p.382.

<sup>221</sup> Revoir Figure II.1 – Plan de Shanghai en 1853.

<sup>222</sup> S. Wells Williams, *The Chinese Commercial Guide, containing treaties, tariffs...Appendix of Sailing Directions For Those Seas And Coasts*. A. Shortrede & Co. 1863, Hong Kong, p.192.

de la cité, après avoir effectué un long parcours. Par exemple, il existe un dock situé dans une rue proche de l'actuelle rue de Nancang (南仓街), à plus de 2 km de distance du port.<sup>223</sup> Les dockers sont souvent très chargés. Ils transportent les marchandises souvent à l'aide d'une charrette à bras, à moins qu'ils les transportent au dos et à pied. Il s'agit d'un travail extrêmement dur, fatigant et mal payé. La raison pour laquelle l'ancien port de Shanghai ne se trouve pas juste à l'embouchure de Wusong tient à des facteurs historiques. Depuis l'époque des Mings, les pirates japonais attaquent souvent la côte Est de la Chine avec beaucoup de violence dévastatrice. Afin de se mettre plus en sécurité, les habitants des côtes aménagent souvent leur port plus vers l'intérieur du pays. Parce que plus facile à défendre et rendant plus compliquer un accès pour les pirates.

Figure II.4 - Plan du port de Shanghai, 1918<sup>224</sup>



Source: The Maritime Customs, *Handbook of Customs Procedure At Shanghai*, Kelly Walsh Limited, 1921.

<sup>223</sup> *Shanghai gang shihua*, édité par Shanghai gang shihua zu, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1979, pp. 20-21.

<sup>224</sup> La partie dessinée en fuchsia correspond à la zone de limitation de l'ancien port de Shanghai. En comparant avec la Figure II 6 – Plan de Shanghai en 1875, il est facile de constater qu'en 1918, les quais de Shanghai se sont construits sur les deux rives de Huangpu. Voir l'annexe 2.2.2 - L'illustration montrant l'ancien port de Shanghai devant sa city intramuros.

Selon les historiens chinois, avant l'ouverture du port de Shanghai, se sont développés cinq routes de navigation maritime liées à l'ancien port de cette ville <sup>225</sup> .

- La première est la route maritime de « Beiyang »<sup>226</sup> 北洋. Cette route comporte trois itinéraires : de Shanghai à Niuzhuang, de Shanghai à Tianjin et de Shanghai à Zhifu.
- La deuxième est la route maritime de « Nanyang »<sup>227</sup> 南洋. Elle dessert les villes des provinces de Zhejiang, Fujian, Taiwan et Guangdong.
- La troisième est la route fluviale de Yangzi. Le port de Shanghai constitue à la fois le point du départ et de terminus s'agissant le commerce maritime entre les villes qui sont traversées par le fleuve Yangzi. Cet itinéraire passe par les villes de Jiujiang, Datong, Nankin, Zhenjiang, etc...
- La quatrième correspond à la route fluviale en direction de l'intérieure de la Chine. Il s'agit d'un itinéraire particulièrement fréquenté par les petits bateaux, il correspond aux châteaux fluviaux qui relie la ville de Shanghai avec les autres villes chinoises par les rivières internes. Du nord au sud, de l'est à l'ouest, cette route fluviale se caractérise par sa longueur et sa largeur.
- Enfin, quant à la cinquième route maritime, elle est étrangère. Avant l'ouverture du port de Shanghai aux Occidentaux en 1843, les marchands chinois résidant à l'étranger, ou les marchands étrangers d'origine chinoise, tous sont autorisés à commercer entre la Chine et les pays de l'Asie du Sud et du Sud-Est. La Chine connaît une longue histoire d'échanges commerciaux avec la Corée, le Japon, les Philippines, Singapour etc... Certes, depuis la fin de l'époque Ming et jusqu'en 1843 sous le Qing, le gouvernement de l'Empire édicte par intermittence des décrets qui interdisent le commerce maritime dans les villes côtières chinoises. Toutefois dès la levée des interdictions, le commerce avec les étrangers reprend. Malgré le peu d'importance que ce commerce représente pour le port de Shanghai, il est

---

<sup>225</sup> *Ibid*, pp. 17-20.

<sup>226</sup> La dynastie Qing nomme les provinces littorales du nord de la bouche de Wong song ou de Yangzi jiang, de Bei yang.

<sup>227</sup> À la différence de Beiyang, Nanyang est le terme que la dynastie de Qing utilise pour désigner les provinces littorales du sud de la bouche de Wusong.

important de souligner que le port de Shanghai s'est développé à son rythme, bien avant les arrivées des Occidentaux.

Si on fait un récapitulatif des villes que les marchands chinois peuvent atteindre par la voie maritime depuis Shanghai, il est possible de remarquer que ces villes sont celles qui ont été ouvertes étape par étape en raison de divers traités signés après 1843. Profitant d'un emplacement portuaire avantageux de la ville de Shanghai, ces marchands occidentaux ont pour objectif ultime accéder à un marché chinois en croissance constante et de faire Shanghai leur siège commercial.

Figure II.5 – Photo ancienne du quai de Shiliupu (十六铺).



Source : <https://m.voc.com.cn/wxhn/article/202207/202207291338284418.html>

### II.1.3.2 : Le nouveau port de Shanghai

Dans les traités et règlements de paix, les Européens et les Américains n'ont pas défini de manière claire les limitations de zone des activités portuaires à Shanghai à leur arrivée. Selon les traités, les Occidentaux ont le droit d'accéder à tous les quais de la ville.

La partie du vieux port étant déjà occupée par les Chinois, les Occidentaux s'empressent de trouver de nouveaux emplacements pour embarquer ou débarquer leurs bâtiments de navigation. Afin de faciliter l'accès à leurs navires, ils restent généralement devant les quais de leur concession. D'ailleurs, il est beaucoup trop luxueux de considérer ces lieux comme des « quai », car ces espaces ne sont pas encore aménagés pour amarrer les navires. Prenons l'exemple de l'actuel Bund. Ce n'est qu'un marécage peu profond avant l'arrivée des Anglais. Il existe éventuellement des remblais en terres très étroites permettant aux marins d'amarrer leur bateau. Les Britanniques ont complètement réaménagé cette espace en l'élargissant tout d'abord de plus de 7mètres, puis de 15 mètres, pour que cet espace prenne la forme de Bund comme nous le connaissons aujourd'hui.<sup>228</sup> Dans la réglementation de commerciale élaborée après la signature du traité de Tianjin en 1858, la règle numéro 6 est que « les limites des ports sont définies par la douane, en tenant compte de la commodité du commerce et sont protégées ; de la même chose, les limites des mouillages intérieurs pour le débarquement et le déchargement sont également définies par la douane »<sup>229</sup>. On peut donc savoir que la démarcation du port de Shanghai a été faite par la nouvelle douane de Jianghai après 1858.

1861 est l'année manquante pour Shanghai dans sa construction du plus grand port de commerce extérieur chinois. C'est à cette année que les ports du Yangzi et d'autres ports du nord ont été ouverts par le Traité de Tianjin. Le fait qu'en 1861, le Japon ait également ouvert ses ports au commerce extérieur, a accéléré le rythme de la transformation du port de Shanghai.<sup>230</sup> Avec son développement progressif, le nombre de bateaux étrangers de toutes les nationalités s'est multiplié chaque année. La zone d'ancrage des navires s'élargit jusqu'à l'embouche de Wusong. En 1884, la douane de Jianghai publie les Règlements portuaires du port de Shanghai *上海吴淞泊船章程*, dont l'art. 1<sup>er</sup> définit que « le mouillage

---

<sup>228</sup> Huangwei, Xialingen bian, *Jindai Shanghai diqu fangzhi jingji shiliao xuanji (1840 – 1949)* 《近代上海地区方志经济史料选集》, Hu Xiang Han bian 胡祥翰编, *Shanghai Xiaozhi (L'histoire de Shanghai)* 《上海小志》, 卷一, 上海开港事略, vol 1, Shanghai kaigang shilue. Shanghai renmin chuban she, 1984, Shanghai, p. 9.

<sup>229</sup> *The Chronicle & Directory For China, Japan, & The Philippines, For The Year 1874*, Hong Kong, printed and published at the "Daily Press" Office, 1874, p.143.

<sup>230</sup> *The Chronicle & Directory For China, Korea, Japan...For The Year 1888*, printed and published at the "Daily Press" Office. London, 1888, pp. 405-406.

des navires étrangers se situe à partir de l'embouche de la rivière de l'intérieur (partie l'est) jusqu'aux quais situés devant le camp chinois situé dans le sud » (voir Figure II.6, le Plan de la ville de Shanghai en 1875. La ligne figurée en orange correspond à la zone d'activité du nouveau port de Shanghai, n°1). D'après cette réglementation, on peut remarquer que la taille du nouveau port a presque triplé par rapport à la situation antérieure à sa construction. En 1896, ces règlements sont renouvelés, le début de la zone d'ancrage des navires d'étend jusqu'à la rive d'en face, l'endroit où sont installés les nouveaux locaux du Dock de la société anglaise d'ingénierie et de construction navale Boyd & Co<sup>231</sup>.

L'élargissement et l'agrandissement du port tout le long de l'autre rive du Bund sont des résultats consécutifs face à son développement. Vers la fin de l'année 1844, seul 44 navires étrangers sont venus à Shanghai, alors qu'en 1856, rien que le nombre de navires anglais atteint déjà 309<sup>232</sup>. Le nouveau port de Shanghai se divise en quatre grands quais<sup>233</sup> :

- 1- Le quai de Dongjiadu 董家渡. Situé en face de la ville (ce qui correspond à la zone de l'ancien port), d'une longueur d'environ de 116 mètres et une profondeur à marées de 6,5 mètres (au printemps).
- 2- Le quai de Hongkou 虹口. Situé au nord de la ville, ce quai mesure environ 121 mètres et il a un mètre de moins profond que le quai du Dongjiadu.
- 3- Le quai de Putong 浦东. Situé à l'autre rive du quai de Hongkou, construit sur les blocs. Il possède une longueur de 422 mètres environs et une profondeur de 6.5 mètres également.
- 4- Le quai de Gaochang miao 高昌庙. Enfin, ce quai est construit par le gouvernement chinois, il se trouve à l'extrémité du sud de Shanghai. Proche de ce quai se trouve le camp d'arsenal ainsi que l'usine navale du gouvernement chinois.

---

<sup>231</sup> La société Boyd & Co est créée à Shanghai en 1862 par un marchand anglais. Elle consiste à l'un des premières entreprises de construction navale étrangère à Shanghai.

<sup>232</sup> George Wingrove Cooke, "The Times" Special Correspondence From China, In *The Years 1857 – 58*. London, p.96.

<sup>233</sup> *Ibid* note 222, pp. 411-412.





Avant d'accéder à ces quais publics bien privés, il faut savoir que l'entrée dans le port de Shanghai est strictement réglementée : les navires ne peuvent pas y entrer n'importe comment. Étant donné que la topographie du port de Shanghai est très complexe aux yeux des ceux qui ne connaissent pas la région, il est impératif pour les marins étrangers de bénéficier une assistance quant aux manœuvres à réaliser pour naviguer dans le port. Dans les guides écrits par les Européens et présentant les ports ouverts en Chine, les auteurs parlent souvent de l'entrée du port de Shanghai comme « la plus déroutante et la plus dangereuse de tous les ports ouverts de Chine, et de nombreux navires ont été perdus depuis le début du commerce ».<sup>234</sup> Afin de sécuriser les arrivées des navires étrangers, au début de l'ouverture du port, chaque navire de commerce est pris en charge normalement par un pilote local chinois connaît bien la situation géographique local. Ensuite, dès fin 1844, par suite de la signature du Traité de Whampoa (Traité de Huangpu), les Étrangers ont le droit d'employer leurs propres pilotes pour les entrées et les sorties dans les ports de traité, dont y compris le port de Shanghai<sup>235</sup>. Une société britannique commence à former des pilotes de leur nationalité à Shanghai dès 1844. Cette époque d'ailleurs voit le début des sociétés d'assurances de Shanghai, en effet, pour la plupart, elles ont la mission de garantir la sécurité maritime pour leur client.

Le pilotage portuaire est une activité de service public. Il appartient à un État souverain d'employer le pilote de son choix. La perte de contrôle du droit de pilotage constitue aussi l'un des preuves de la perte de souveraineté de l'Empire chinois face aux puissances Occidentales dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Cependant, les Chinois portent aussi une partie responsable de cette indignité nationale. Car les pilotes chinois ont plus l'habitude de manœuvrer les bateaux plus petits, navigués par les marchands chinois ; alors qu'avec les évolutions industrielles qui se développent en Occident, la taille des navires étrangers est de plus en plus grande, leur tonnage des marchandises transportés de plus en plus lourd. En même temps, les compétences des pilotes chinois n'évoluent pas aussi vite

---

<sup>234</sup> S. Wells Williams, *The Chinese Commercial Guide, containing treaties, tariffs...Appendix of Sailing Directions For Those Seas And Coasts*. A. Shortrede & Co. 1863, Hong Kong, p.193.

<sup>235</sup> L'art. XV du *Traité de Whampoa*. *Archives Diplomatiques, Recueil de diplomatie et d'Histoire*. Tome II, 1861, Paris, Editeur des archives diplomatiques, p. 252.

que le progrès technique de l'Occident. En plus de la barrière de la langue, il n'est pas étonnant que les Occidentaux préfèrent employer leurs propres pilotes

## II.2 RÈGLEMENTS PORTUAIRES À SHANGHAI

Afin de distinguer les navires étrangers des bateaux chinois de loin de façon plus facile, les étrangers doivent obligatoirement dresser le drapeau de leur pays bien haut sur leur navire. Ensuite c'est à un officier du port de repérer les navires, et de prévenir les pilotes de leur choix d'aller assister le capitaine de navire à entrer dans le port. Les règles de pilotage des navires sont très complexes. Elles diffèrent en fonction des divers types de navire et des marchandises transportées.

### II.2.1.1 Le pilotage des navires au port de Shanghai

Dès 1863, à la suite d'un règlement élaboré entre le gouvernement chinois et les ministres étrangers à Pékin, il est décidé de créer à Shanghai un bureau de pilotage du port présidé par un Maître du port 河泊司. Ce bureau est chargé de délivrer des certificats aux pilotes après leur avoir fait passer un examen de pilotage. Il est aussi convenu que l'administration ce bureau soit effectué sous l'autorité de la Douane Maritime de Shanghai. À la tête de cette institution est placé l'inspecteur divisionnaire et capitaine de port (Divisional Inspector and Harbour Master). Il s'appuie sur les assistants et les employés de ce bureau. Le pilotage est un service ouvert seulement aux navires des Étrangers : les navires chinois ne sont pas concernés. En 1869, il existe à Shanghai 7 pilotes, tous des occidentaux <sup>236</sup>; en 1879, le nombre de ces pilotes passe à 45 en activité à quoi s'ajoute 10 en réserve.<sup>237</sup> Il existe d'autres départements en lien avec la Douane Maritimes de Shanghai et ayant chacun des rôles spécifiques à jouer dans le port : le département des ingénieurs (du port), celui de station de police intérieur du fleuve et le département des Phares, tous situés dans le district de Shanghai. Tous ces départements contribuent à assurer la sécurité de la navigation au port de Shanghai. L'ironie de l'histoire veut que dans le port de Shanghai,

---

<sup>236</sup> Les sept pilotes sont : P. Vaughan, J. Robinson, H. Wurdemann, J. Smith, H. Smith, A. Caperon, P. Brown. *The Chronicle & Directory for China, Japan, & The Philippines, For The Year 1869*. Hong Kong, printed and published at the "Daily Press" office, 1869, p. 210.

<sup>237</sup> Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire*, tome XXV, Année 1879. Bruxelles, Ch. Torfs, p. 53.

de 1863 jusqu'à 1928<sup>238</sup>, presque aucun pilote chinois ait travaillé au service du bureau de pilotage (sans compter les assistants). Comme ceux des postes de l'office de la douane de Shanghai, ces postes clés sont contrôlés dans les mains les Occidentaux. À partir du milieu de l'année 1919, sous influence du Mouvement nationaliste du 4 Mai, les Chinois exigent reprendre le droit de pilotage des ports en main. Malgré l'échec de ce mouvement révolutionnaire, les Chinois ne cessent d'exiger des Étrangers la restitution de ce droit au gouvernement souverain chinois. Il faut attendre jusqu'en 1928 pour qu'un pilote chinois rentre dans cette institution.<sup>239</sup>

Si les navires marchands sont contraint à effectuer un stop pour les contrôles, certaines catégories de navire peuvent circuler librement dans le port. La règle III du Règlement du port de Shanghai de 1896 autorise « les paquebots fluviaux, côtiers et postaux bénéficiant des postes d'amarrage » à s'y rendre sans interruption. En cas exceptionnel, par exemple s'il y a à bord une cargaison dangereuse ou explosive ou bien la constatation d'une maladie infectieuse, ces navires doivent s'arrêter pour faire objet d'un contrôle ou de désinfection<sup>240</sup>. Dans les cas des navires en arrivant à bord avec un ou des cas de maladies contagieuses, ils ne doivent pas s'approcher de plus de 2 milles de la limite inférieure du port. Sans l'autorisation du capitaine du port, personne ne peut débarquer ou de monter à bord de ces navires. On voit que, depuis longtemps, les populations sont conscientes que le confinement est le meilleur moyen d'arrêter la chaîne de contagion d'une maladie infectieuse.<sup>241</sup>

Au début, lorsque la fonction de pilote maritime est privatisée, il revient à l'entreprise qui fournit des pilotes de définir leur propre tarif. Mais, par la suite, à la création du bureau de pilotage, le tarif est règlementé et unifié. Pour piloter les navires vers le port de Shanghai, les tarifs varient en fonction des types navires. Par exemple, en 1879, de

---

<sup>238</sup> Les archives de la douane de Shanghai *Les comptes rendus de réunion du comité des pilotes (1899 -1903), les archives importantes sur le pilotage à Shanghai*, vol. 71, Shanghai, pp. 56-73.

上海港务局档案馆藏：上海引水公会档案重要卷，第 71 卷，《引水公会委员会会议记录（1899-1903）》，pp. 56-73

<sup>239</sup> *Shanghai gangshi : gu, jindai bufen*, Renmin jiaotong chubanshe, Shanghai, 1990, p. 307-310.

<sup>240</sup> *Harbour Regulations for the Port of Shanghai* By Order of the Inspector General of Customs, Shanghai, 15<sup>th</sup> April 1896.

<sup>241</sup> *Ibid*, art. 21.

Gützlaff S.S.E. à Shanghai (voir ci-dessus), le prix par pied est de 5 taëls pour les navires à voiles (en fait 5 taëls tous les zéro virgule trois mètres) ; mais seulement 4 taëls pour les bateaux à vapeur ou les navires à voiles remorqués (en fait 4 taëls tous les 0.3 mètres).<sup>242</sup> Gützlaff désigne ici l'île de Gützlaff, appelé aussi Dajishan, est une île située à proximité de Shanghai. Comme son nom l'indique, c'est une île dénommée ainsi en mémoire de Charles Gützlaff, à savoir la personne qui aurait « découvert » Shanghai aux bénéfices Anglais. Ile de Gützlaff est considérée comme un point de coordonnées géographiques pour les navires étrangers. Les pilotes attendent les navires à cet endroit. Ils les dirigent ensuite vers un bateau-phare situé à la bouche du fleuve Yangzi. De là, ils pilotent les navires vers Wusong pour atteindre Shanghai.<sup>243</sup> Ce tarif de pilotage est assez cher. C'est pourquoi le bureau du service de pilotage s'avère très profitable. Cependant, les tarifs ont été unifiés pour les pilotages à l'intérieur du port. En revanche il est à noter que le tarif de pilotage varie quasiment tous les ans. Toutefois, il ne dépasse pas plus de 10 taëls par pied.

### **II.2.1.2 Les frais de dépense à l'arrivée d'un bâtiment maritime**

À l'arrivée d'un navire de commerce au port de Shanghai, à part le frais de pilotage, ce dernier doit aussi acquitter un droit de tonnage obligatoire. Ce droit de tonnage consiste en un droit qu'un navire de commerce doit payer sur la base en évaluation d'après sa capacité. Car, pour arriver en toute sécurité au port, ces navires ont bénéficié de l'aide des infrastructures construites par le service du port. Il leur est donc obligatoire de participer aux charges dépensées en vue de la construction et du maintien en état de ces infrastructures. Cependant, les droits de tonnage sont payables lorsque le navire a passé 48 heures au port. Le droit de tonnage payé est valable pour une période donnée. D'après un règlement portant sur le droit de tonnage à Shanghai publié en 1919 dans le magazine *Millard's Review*, il est indiqué que ces droits payés restent valables pendant quatre mois. En effet après le paiement, le navire peut utiliser n'importe quel port en Chine durant quatre mois. Selon ce règlement, pour les navires de moins de 150 tonnes, le droit de tonnage à payer est de 1 mace par tonne ;

---

<sup>242</sup> S. Wells Williams, LL.D. *The Chinese Commercial Guide, ...For Those Seas And Coasts*. Hong Kong, Published by A. Shortrede & Co. 1863, p.193.

<sup>243</sup> Yu Xingmin, *Shanghai, l'année 1862*, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, Shanghai, 1991, p.157.

pour les navires de plus de 150 tonnes, il faut payer 4 maces par tonne.<sup>244</sup> Les navires qui ont acquitté leur droit de tonnage, reçoivent un certificat justifiant leur paiement. Les navires non commerciaux destinés à transporter des passagers, des bagages, des correspondances et des denrées d’approvisionnement ne sont pas concernés par ce droit de tonnage. Les bateaux de plaisance, c’est-à-dire les péniches, les bateaux et les yachts, ne paient pas de droit non plus. Tous les bateaux, ils doivent être enregistrés au bureau des douanes et obtenir un numéro qui leur permet de naviguer et de transporter dans les eaux de Shanghai.<sup>245</sup>

Une fois que le navire entre au port, selon le règlement de la douane, un agent des douanes monte à bord du navire pour l’examiner après dédouanement. Il est d’ailleurs interdit aux navires de quitter leur emplacement d’amarrage sans l’autorisation de l’agent douanier. Les capitaines des navires doivent signaler leurs arrivées et aller déposer leur papier auprès de leur consul ou bien de la douane dans les 24 heures après leur entrée au port.<sup>246</sup> À part cela, les navires peuvent rester 48 heures maximum au port ; au-delà de ce délai, il doit soit quitter le port, soit se rendre dans un emplacement d’amarrage. Sinon en cas de retard, une amende de 50 taëls est infligée ; celle-ci ne doit pas dépasser au total 200 taëls.<sup>247</sup> Les papiers qu’ils doivent remettre, il doit y avoir un compte rendu des marques, numéros ainsi que le contenu de chaque colis à bord, ceci en vue de la déclaration de taxe d’importation des marchandises. La même règle est aussi applicable pour les navires qui quittent le port de Shanghai. En ce qui concerne le tarif des importations et des exportations des différents produits de commerce, il sera question juste après. Un autre type de dépense acquitter lorsqu’un navire arrive au port consiste dans le paiement d’amarrage au quai. En 1897, le Règlement du port oblige à ce que tous les navires commerciaux, de passagers ou les paquebots aient un permis de d’amarrage délivré par Municipal Council. Il s’agit pour eux d’obtenir le droit de s’amarrer sur les quais publics de la concession internationale<sup>248</sup>. L’amarrage est d’ailleurs payant. Sauf pour les navires qui stationnent à leur emplacement

---

<sup>244</sup> *Millard’s Review of The Far East* Published weekly at Shanghai China January 10, 1920 p. 292.

<sup>245</sup> S.H. Abbass, *Manuel of Customs’ Practice At Shanghai*, Shanghai, Kelly and Walsh Limited, 1894. p.15.

<sup>246</sup> *Ibid*

<sup>247</sup> *Ibid*, p.11.

<sup>248</sup> Sous la direction de Shi Meiding, *Shanghai zujie zhim*, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe, Shanghai, 2001, p.431-432 《上海租界志》, 上海租界志编纂委员会 编, 上海社会科学院出版社, 上海 2001.

d'ancrage privé. Il est obligatoire de payer un tarif d'amarrage du quai défini par son propriétaire. Mais ce tarif reste de manière générale raisonnable, et approuvé par la Chambre de Commerce. Mais cela reste une charge à payer en plus de tous les autres frais de commerce maritime. C'est pourquoi il est très avantageux et important pour les maisons de commerce installées à Shanghai d'avoir leur propre emplacement d'amarrage au port. Non seulement ceci permet d'épargner un frais supplémentaire à régler, de plus, elles peuvent les mettre en location pour gagner de l'argent. Ainsi, l'exploitation des quais qui se trouvent tout le long de la rivière de la concession internationale devient l'enjeu que chaque maison de commerce veut poursuivre.<sup>249</sup>

Les frais de quai sont perçus à la douane. Par exemple, pour l'amarrage des navires transportant des cargaisons mixtes chinoises et japonaises, le tarif est de 30 centimes de taël par pied ; ensuite les droits de l'amarrage au quai varient aussi en fonction des produits transportés, de la nationalité des navires auxquels ils appartiennent et d'autres conditions. En outre, la douane est ouverte tous les jours, sauf les dimanches et jours fériés, de 10h à 16h pour recevoir et délivrer tous les documents nécessaires à l'entrée et à la sortie des navires commerciaux. Les règles de commerce sont les éléments fondamentaux pour assurer le bon fonctionnement commercial d'un pays. Du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle au début du XX<sup>e</sup> siècle, le commerce maritime reste le principal mode d'échanges. Ses règles sont bien élaborées et complexes. Après avoir présenté les redevances liées aux diverses utilisations du port, il est nécessaire d'insister sur la question des redevances imposées par les taxes douanières, éléments fondamentaux pour les revenus extérieurs d'un pays. À l'exception des effectifs militaires ainsi que d'une petite liste de produits exceptionnels<sup>250</sup>, tous les navires marchands qui entrent et sortent du port de Shanghai sont soumis à la réglementation douanière. Depuis son ouverture, le Port de Shanghai a pour objectif de devenir le plus grand port de commerce extérieur de l'Empire chinois. C'est pourquoi le rôle de ce port pour le commerce extérieur chinois sera examiné dans la prochaine partie.

---

<sup>249</sup> *Ibid* note 40, p. 54.

<sup>250</sup> « Les marchandises importées de l'étranger paient des droits conformément au droit d'importation révisé de 1919, à l'exception du riz, des céréales et de la farine étrangers ; Or et argent, livres imprimés bullions et pièces de monnaie, chartes, périodiques et journaux, ne sont pas susceptibles de payer le droit d'importation ». *Handbook Of Customs Procedure At Shanghai*, published under the authority of the Inspector General of Customs, Shanghai, Kelly & Walsh, 1921, p.3.

### **II.2.2.1 : Les activités commerciales du port de Shanghai : les importations.**

L'importance exceptionnelle du port de Shanghai est due à la fois à sa situation géographique et à son statut de « port libre » géré par les puissances consulaires étrangères. Ce port peut être considéré comme un centre de distribution pour les marchandises importées, mais aussi comme un lieu de dépôt pour les produits rassemblés en vue d'être expédiés vers l'extérieur ou bien à l'intérieur de la Chine. Le port de Shanghai peut être qualifié d'« emporium partagé ». À ces différents points de vue, Shanghai conserve la première place parmi les ports en Chine et même en Asie du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à celui du XX<sup>e</sup>.

### **II.2.2.2 : Shanghai, port d'importation par excellence**

Le mouvement commercial du port de Shanghai s'est accru à une vitesse considérable depuis 1853. À partir de 1854, avec la création de l'Office des douanes maritimes de Chine basée à Shanghai, il est devenu le plus grand port de Chine (voir tableau II.2, 3 et 4). Cependant, selon une analyse économique du port de Shanghai réalisée par l'économiste français Paul Leroy-Beaulieu (1843-1916) et publiée dans *L'Économiste français* en 1884<sup>251</sup>, l'auteur estime que le port de Shanghai est plutôt un port d'importation qu'un port d'exportation. En effet, à travers ce tableau, on peut clairement voir que les importations du port de Shanghai sont nettement supérieures à ses exportations. Pour l'année 1882, le chiffre total des importations de ce port atteint 54 211 229 taëls, alors que le montant de ses exportations n'est que de 29 294 790 taëls. Cependant, ce chiffre est relatif, si l'on compare les chiffres des exportations réalisées dans les autres ports chinois ouverts, Shanghai conserve sa place de premier port d'exportation et d'importation en Chine (Voir tableau II.2).

---

<sup>251</sup> Paul Leroy-Beaulieu, « La Chine et les circonstances présentes », *L'Économiste Français*, samedi 13 Septembre 1884, numéro 37, p.314.



Tableau II.2 - **Chiffre commercial des ports ouverts en Chine en 1862.**

<b>Port ouvert</b>	<b>Chiffres de commerce (£)</b>
<b>Canton</b>	<b>6 473 261</b>
Amoy	1 056 510
Shantou	1 988 043
Fuzhou	5 365 423
Hankou	6 189 952
<b>Shanghai</b>	<b>37 531 359</b>
Tianjin et autres ports	2 341 589

Source : Le comte d'Escayrac de Lauture, *Mémoires sur la Chine*, Paris, Librairie de magasin Pittoresque, pp.123-124

Tableau II.3 - **Tableau sur la progression du trafic du port de Shanghai**

Valeur des importations et exportations sous pavillon anglais et étranger (en £)

<b>Année</b>	<b>Valeur d'exportation et d'importation (£)</b>	<b>Tonneaux entrés et sortis</b>
1850	7 449 360	/
1853	11 217 420	/
1856	17 911 280	/
1860	23 589 417	/
1861	25 961 019	827 000
1862	37 531 359	1 447 000

Source : Le comte d'Escayrac de Lauture, *Mémoires sur la Chine*, Paris, Librairie de magasin Pittoresque, p.124.

Tableau II.4 - Commerce de la Chine avec l'étranger en 1882. (En Taël)

Port	Importation	Exportation	Total
<b>Shanghai</b>	<b>54 211 229</b>	<b>29 294 790</b>	<b>83 503 019</b>
Canton	4 584 448	12 613 015	17 697 463
Fuzhou	2 712 962	7 698 694	10 401 656
Amoy	6 552 933	3 631 729	10 184 662
Shantou	5 870 000	1 912 080	7 782 081
Hankou	9 3734	6 377 544	6 387 278
Tianjin	1 181 976	3 623 723	4 805 699
Takow (Gaoxiong)	1 104 632	1 030 666	2 135 298
Chefoo (Yantai)	874 744	232 882	1 107 625
Qiongzhou	655 918	407 755	1 073 673
Beihai	728 590	315 191	1 043 781
Danshui	605 974	62 207	668 181
Yingkou	193 930	59 588	253 518
Ningbo	204 672	28 355	233 027
JiuKiang	/	61 627	61 627
Wuhu	2 500	/	2500
Totaux	79 504 243	67 336 846	146 841 089
Réexportations	1 789 015	0	1 789 015
Totaux nets	77 715 228	67 336 846	145 052 074

Source : Paul Leroy-Beaulieu, « La Chine et les circonstances présentes », *L'Économiste Français*, samedi 13 Septembre 1884, numéro 37, p. 314.

### II.2.3.1 Les produits importés et ses tarifs douaniers.

Aux douanes maritimes impériales de Shanghai, un navire est considéré comme étant entré, lorsque son capitaine ou son agent au port s'est conformé à la réglementation portuaire concernant l'arrivée et la déclaration des navires. Après avoir notifié son arrivée, le responsable du navire doit se rendre au bureau d'importation de la douane pour transmettre sa demande de débarquement de sa cargaison. Le commissaire des douanes leur appose un sceau rouge, qui constitue une sorte de bon de livraison et de permis douanier pour le déchargement des marchandises. Par la suite, le commerçant doit régler les taxes douanières sur les marchandises qu'il importe ou exporte. En ce qui concerne les produits étrangers importés en Chine par le port de Shanghai, on trouve principalement les produits suivants : tissus de coton, tissus de laine., métaux, charbon (depuis fin XIX<sup>e</sup> siècle), les produits utilisés dans la médecine chinoise comme les cornes de cerf, les fleurs de nénufar séchées, etc. et l'opium.

Ces produits sont importés en grande quantité et arrivent en permanence dans les ports. Outre les produits susmentionnés, il existe d'autres produits qui sont importés en petite quantité, qui sont souvent des produits précieux et rares. Sur cette liste, on trouve par exemple de l'ambre, une pierre précieuse que les Chinois utilisent pour les ornements, et l'encens ; le nid d'oiseau, un aliment reconstituant et fortifiant qui est très consommée par la classe aisée de la société chinoise en raison de son prix élevé. On en trouve principalement dans l'île de Java ; les horloges fabriquées par les pays européens, qui constituent de très bons cadeaux pour les hauts fonctionnaires chinois ; les coraux, qui sont utilisés pour les ornements aussi, ... etc.<sup>252</sup> Sur le tableau indiquant les tarifs des produits importés en Chine, cette liste de produit peut occuper plusieurs pages. Elle est classée par ordre alphabétique. La tarification des droits pesant sur les produits d'importation et d'exportation en Chine ou hors de Chine est défini conformément aux articles 26 et 28 du traité de Tianjin de 1858 et est révisé tous les dix ans.<sup>253</sup> Les articles sont divisés en articles

---

<sup>252</sup> Samuel Wells Williams, *The Chinese Commercial Guide, Containing Treaties, Tariffs... and Coasts*, Hong Kong, A. Shortrede & co., 1966, pp. 79-87.

<sup>253</sup> S.H. Abbass, *Manuel of Customs' Practice at Shanghai*, Shanghai, Kelly and Walsh, 1894, pp. 89, 126.

imposables et en articles exonérés. Sur la liste des produits exemptés de droit d'importation, on trouve : les articles ménagers, la tapisserie, la bière et les vins, les biscuits, les matériaux pour la constructions de résidence ou de bureaux des fonctionnaires ; les bougies, les moquettes, le charbon, les vêtements, les confiseries, la farine, la verrerie et en cristal, les bijoux étrangers, les journaux, les échantillons de marchandises à vendre, en quantité raisonnable, ainsi que les navires qui font naufrage dans les limites du port, leurs cargaisons étant exemptées de droit d'importation<sup>254</sup>.

### II.2.3.2 Les importations de coton en Chine

Au début de commerce avec les étrangers, le produit que les étrangers importent le plus en Chine et par le port de Shanghai est le coton brut. En effet, depuis la dynastie des Song du nord (960-1127), le coton a remplacé la toile de chanvre comme principal matériau pour la fabrication des vêtements portés par le peuple chinois. Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, les Chinois se lancent dans l'implantation de la culture du coton. Sous la dynastie Qing, dans la région de Jiangnan, cinq habitants sur dix sont des cultivateurs de coton : la moitié de population de la région vit de cette culture<sup>255</sup>. Cependant, la production locale chinoise ne suffit pas à approvisionner tout l'Empire, c'est pourquoi les Chinois sont constamment demandeurs de ce produit à l'étranger. Il convient de noter que les tissus en coton sont moins demandés que le coton brut avant 1860. La raison en est simple : la transformation par les ateliers chinois des matières premières est très développée. En effet il est beaucoup moins cher pour les marchands chinois de transformer le coton brut en tissus au lieu de les acheter directement.

Cette tendance s'est inversée au fil du temps vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, avec le développement des industries en Europe, le coût de fabrication des tissus devenant de moins en moins élevé. En outre, avec l'utilisation de la route du canal de Suez, le coût du transport maritime de l'Europe vers l'Asie est également en forte baisse. Les cotonnades de Grande-Bretagne sont exportées dans le monde entier, à tel point que, même en Inde, le

---

<sup>254</sup> *Ibid*, pp. 90-117.

<sup>255</sup> Peng Zeyi, *Zhongguo jindai shougong ye shi ziliao (1840-1949)*, vol.1, Pékin, Zhonghua shuju, 1962, p. 225. 彭泽益编：《中国近代手工业史资料(1840-1949)》第1辑，中华书局1962年版，第225页。

principal pays producteur de coton, les produits anglais ont même envahi le marché. Pour ce qui concerne les cotonnades et les lainages britanniques, la plupart des produits proviennent de Manchester, où ils sont fabriqués spécialement pour le marché chinois.<sup>256</sup> En 1887, le droit d'importation sur le coton brut s'élève de 350 maces tous les 100 catties<sup>257</sup>, soit 262,5 pour 60 kg. La même année, le tarif pour les tissus de coton (coton gris, blanc) par pièce (0.86m de large x 37m de long) est de 80 maces<sup>258</sup>. En 1864, la Chine n'importe que 549 041 pièces de coton gris alors qu'un an plus tard, en 1865, elle en introduit 1 291 865 pièces<sup>259</sup>. L'évolution est impressionnante. Dans les années 1880, l'importation de tissus en coton dépassait de loin celle du coton brut (voir le tableau II.5). Outre la Grande-Bretagne, qui est le principal exportateur mondial des cotonnades, les États-Unis et la Russie ont réussi à gagner une part du marché chinois. Il est regrettable que le coton français, qui est de meilleure qualité, mais beaucoup plus coûteux que celui de l'Angleterre et des États-Unis, n'ait pas réussi à saisir cette opportunité<sup>260</sup>. Le produit importé en Chine avec une quantité comparable, voir beaucoup plus que les cotonnades, est l'opium. Ce dernier est tout d'abord un produit de contrebande, mais a été légalisé en 1858 par le traité de Tianjin.

---

<sup>256</sup> Édouard Charton, *Le tour du monde : nouveau journal des voyages*, volumes 31 à 32, Londres, Librairie Hachette et Cie, 1876, p. 315.

<sup>257</sup> Rappel : le picul = 100 catties = 60 kg ; le taël = 10 maces = 7 fr. 50c ; le mace = 10 condarins = 0 fr.75c.

<sup>258</sup> Ibid note 249, pp. 94-96.

<sup>259</sup> *Reports from the Foreign Commissioners at the various ports in China, for the year 1865*, London, Harrison and Sons, 1867, p.79.

<sup>260</sup> Marie René Roussel de Courcy, *L'Empire du milieu, description géographique... etc.*, Paris, Librairie Académique, 1867, p. 504.

Tableau II.5 - Les principales marchandises importées en Chine en 1880 et 1881.

	1880.	1881.
	H.-K. tls.	H.-K. tls.
Opium . . . . .	32,345,000	37,592,000
Tissus de coton . . . . .	19,735,000	21,818,000
Fils de coton . . . . .	3,648,000	4,228,000
Tissus de laine . . . . .	5,811,000	5,854,000
— lin . . . . .	103,000	184,000
— laine et coton . . . . .	38,000	44,000
Métaux . . . . .	3,762,000	4,504,000
Métaux ouvrés, coutellerie et quincaillerie . . . . .	330,000	325,000
Sucre . . . . .	279,000	164,000
Charbon . . . . .	968,000	1,309,000
	<hr/>	<hr/>
A reporter. . . . .	67,019,000	76,022,000
Reports. . . . .	67,019,000	76,022,000
Coton brut . . . . .	904,000	1,487,000
Ginseng . . . . .	452,000	526,000
Allumettes chimiques . . . . .	583,000	747,000
Aiguilles . . . . .	315,000	335,000
Huile . . . . .	414,000	495,000
Poivre . . . . .	255,000	460,000
Riz . . . . .	44,000	247,000
Bois . . . . .	589,000	871,000
Verre à vitres . . . . .	127,000	126,000
Algues . . . . .	795,000	747,000
Divers . . . . .	7,796,000	9,848,800
	<hr/>	<hr/>
Total. . . . .	79,293,000	91,911,000

Source : *Recueil consulaire* du Royaume de Belgique, tome XLII - 1883, Bruxelles, P. Weissenbruch, Imprimeur du roi, 1883, p.98-99.

### II.2.3.3 Les importations de l’opium

« Nous affirmons notre conviction que le commerce de l’opium est une nécessité. Non seulement pour les Chinois en tant que consommateurs, mais aussi pour le commerce britannique en tant que commerçant. »

- « Lettre de Lindsay & CO sur la position du commerce de l’opium. Envoyée à Sir J. Bowring », le 7 janvier 1856<sup>261</sup>

Le commerce de l’opium est devenu légal en 1858 avec le traité de Tianjin<sup>262</sup>. Avant cette date, toutes ventes d’opium dans l’Empire chinois était interdite. Cependant, l’importance en termes de chiffre d’affaires et de quantité de produit vendus en Chine ont fait que ce commerce illégal est effectivement « égal ». L’opium est apparu pour la première fois dans les écrits chinois au début de la dynastie des Tang (vers 618 ap. J-C.), et a continué à apparaître dans les siècles suivants jusqu’au début du XVIIIe siècle. L’opium était considéré en Chine comme une plante ayant des vertus médicales. Selon Morse dans son livre *The international relations of the Chinese Empire*, l’opium étranger a été introduit dans l’Empire du milieu par les Portugais avec l’opium en provenance de Goa et de Daman. Cependant, les Espagnols quant à eux avaient introduit le tabac américain aux Philippines. Ensuite les commerçants chinois qui assuraient le commerce entre la Chine et les pays de l’Asie du Sud-est, avaient répandu la pratique de fumer le tabac en Chine, tout d’abord dans la région de Fujian vers 1620, et l’ont très vite répandu dans toute la Chine. Cette façon de fumer le tabac a inspiré les Chinois. Alors que les habitants d’autres pays consomment de l’opium par la bouche et l’estomac, les Chinois sont les seuls à le fumer<sup>263</sup>. En 1838, un mandarin chinois – Huang Juezi 黃爵滋 adressa un rapport à l’empereur Daoguang (1782-

---

<sup>261</sup> « Lettre de Lindsay & Co envoyée à Sir J. Bowring », le 7 Janvier, 1856, *British Parliamentary Papers Opium Trade, 1842-1912*, Cleveland, 1915, pp.73-76.

<sup>262</sup> Jean François Klein, Laurent Colantonio, « Une thalassocratie asiatique ? », dans Dominique Barjot et Charles-François Mathis (dir.), *Le Monde Britannique (1815-1931)*, Paris, CNED/Sedes, 2009, pp.130-141 ; Philippe Le Failler, *Monopole et prohibition de l’opium en Indochine : les pilories des chimères*, L’Harmattan, Paris, 2001.

<sup>263</sup> Morse Hosea Ballou, *The international relations of the Chinese Empire*, Third revised edition, Longmans, Green & CO. 1908;1913;1920, London, pp. 171-175.

1850) intitulé Rapport des sanctions données aux fumeurs de l'opium <sup>264</sup>, dans lequel il décrivait la gravité de la consommation d'opium par la population chinoise :

« Au début (à Canton), seuls les gens riches qui aiment qui aiment s'amuser ont ces habitudes grossières (fumer de l'opium », mais ces gens savent encore se retenir parfois. Plus tard, quelle que soit la classe sociale, du mandarin au noble ; du commerçant au petit fonctionnaire, voir même les femmes, les moines bouddhistes, les moines taoïstes, tout le monde fume. Le marché de la vente d'outils de fumeurs se développe considérablement. Cette pratique s'étend même jusqu'à dans notre capitale et aux autres grandes villes importantes de notre Empire. » <sup>265</sup>

En 1838, un an avant la première guerre de l'opium (août 1839- août 1842), la pratique de fumer de l'opium est devenu très populaire, voir sans barrière dans l'Empire. Malgré les nombreux édits interdisant la vente d'opium, proclamés en 1729 par l'empereur Yongzheng (1678-1735) ; en 1796 par l'empereur Jiaqing (1760-1820)<sup>266</sup>, les mesures prises n'ont jamais pu arrêter ce commerce illégal plein de profit. En effet, les commerçants ont toujours trouvé une contre-mesure à la politique. Même après la perte de la première guerre de l'opium en 1842, la Chine a toujours connu une très forte demande pour ce produit. Un missionnaire témoigne, dans ses écrits, qu'en 1850, « à Wusong, de nombreux macaïstes et manillois<sup>267</sup>, trouvaient un travail rémunérateur à bord de la flottille de *clippers* et de *receiving ships*, que le commerce de l'opium attirait à l'embouchure du Yangzi. Ces vaisseaux avaient alors défense de remonter le Huangpu, mais avec la complicité chèrement

---

<sup>264</sup> *Qingshi gao*, 《清史稿》卷三百七十八 列传一百六十五, 黄爵滋

<sup>265</sup> L'extrait du rapport de Huang Juezi traduit par moi-même. L'ensemble du rapport trouvé dans le livre de Jiang Ailin 姜爱林, *Zhiguo zhi jing : shici jingjian lidai gaigejia*, 《治国之镜 十次镜鉴历代改革家》 Imprimerie Xinhua, 2015, pp. 366-368.

<sup>266</sup> L'édit de 1796 interdit complètement l'importation de l'opium alors que ceux d'avant interdisent simplement la vente de ce dernier. Après cet édit, l'opium fut devenu un produit illégal en Chine et également pour le commerce de l'opium.

<sup>267</sup> Xavier Huetz de Lempis, *L'archipel des épices. La corruption de l'administration espagnole aux Philippines (fin XVIII<sup>e</sup> siècle – fin XIX<sup>e</sup> siècle)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2006.



payée des mandarins locaux, rien n'empêchait les jonques chinoises de venir s'approvisionner à leur bord de la funeste drogue »<sup>268</sup>.

« Le seul pays du monde, dont la Chine importe plus qu'elle n'y exporte, c'est l'Inde Anglaise, grâce à l'immense commerce d'opium ; et c'est par ce moyen que la Grande-Bretagne parvient à régler, dans une grande mesure, ses comptes avec l'Empire du milieu »<sup>269</sup>. La Grande-Bretagne tient le marché de l'opium en Chine entre ses mains. Selon le traité commercial américain de novembre 1880, les citoyens américains ne sont pas autorisés à vendre de l'opium, et les navires qu'ils possèdent ou exploitent, ou d'autres, ne sont pas autorisés à transporter de l'opium<sup>270</sup>. L'importation de l'opium en Chine est contrôlée par un règlement spécial appelé « Opium Rules<sup>271</sup> ». Le droit d'importation sur l'opium est de 110 taëls par 100 catties, soit l'équivalent de 825 francs tous les 60 kg, soit encore 13,75 francs le kilo. Comparé au droit de douane sur les cotons, l'opium apporte beaucoup plus à la douane de Shanghai. Le tarif de l'opium déjà préparé est encore plus cher. Il est de 137,5 taëls tous les 100 catties<sup>272</sup>. Jusqu'au milieu des années 1880, les importations d'Opium n'ont cessé d'augmenter. En 1880, les importations de l'opium étaient de 32 315 000 taëls ; en 1881, ce chiffre est passé à 37 592 000 taëls (voir tableau I.II.3.4). En 1888, les importations d'opium étaient de 32 330 506 taëls, soit beaucoup moins qu'en 1881. Cette tendance à la baisse se retrouve également dans les chiffres de 1884 et 1885<sup>273</sup>. La raison de cette diminution est due à l'augmentation de la production local d'opium en Chine. Entre 1880 et 1881, dans la région de Sichuan, Yunnan et Guizhou, la production d'Opium a atteint au total 26500000 piculs. Dans toute la Chine, dès que les conditions du sol le permettent, les gens se lancent dans la culture de l'opium<sup>274</sup>. Le

---

<sup>262</sup> J. De La Servière. S. J., *Histoire de la mission du KiangNan, Jésuite de la province de France (1840-1899)* tome 1, Paris, Imprimerie Prosper Paris. S. J. p. 205.

<sup>269</sup> Le Chanolne de Haerne, *La Question monétaire considérée en général...la Belgique*, Bruxelles, 1860, p. 14.

<sup>270</sup> S. H. Abbass, *Manuel of Customs' Practice at Shanghai*, Kelly and Walsh, 1894, p. 106.

<sup>271</sup> Opium Rules of 31st January 1887; S. H. Abbass, *Manuel of Customs' Practice at Shanghai*, Kelly and Walsh, 1894, p. 39.

<sup>272</sup> *Ibid*, p. 106.

<sup>273</sup> En 1884, le chiffre de valeur de l'opium importé est de 25 438 914 taëls, en 1885, de 26 150 241 taëls ; Guillaumin (M., Gilbert-Urbain), Joseph Garnier, Maurice Block, *Annuaire de l'économie politique et de la statistique*, vol.13, Paris, 1887, Paris, Guillaumin et cie, 1887, p. 659.

<sup>274</sup> Li Wenzhi, *Zhongguo Jindai nongyeshi ziliao*, vol. 1, Pékin, Kexue chuban she, 2016, p. 458. 李文治编：《中国近代农业史资料》第1辑，北京，科学出版社，第458页。

commerce de l'opium rapporte tellement d'argent que les Étrangers et les Chinois se disputent la mainmise sur ce marché.

Tableau II.6 - L'importation nette des produits achetés par la Chine à l'étranger.

Désignation des marchandises.	1888. taëls.	1889. taë.s.
Cotonnades.....	44,437,525	36,435,596
Opium.....	32,330,506	30,444,869
Lainages.....	5,097,605	3,975,476
Tissus mélangés.....	121,866	123,147
Métaux.....	6,887,123	6,728,394
Autres produits.....	35,908,268	33,476,873
<b>Totaux.....</b>	<b>124,782,893</b>	<b>110,884,355</b>

Source : Guillaumin, *Annuaire de l'économie politique et de la statistique*, vol.13, Paris, 1891, p.761.

### II.3 LES EXPORTATIONS AU PORT DE SHANGHAI

L'Empire chinois importe plus qu'il n'exporte. Prenons un exemple (voir tableau II. 7 et II.8) : sur une période de 20 ans, de 1864 à 1873 et de 1876 à 1885. Les deux seules années où la Chine a exporté plus qu'elle n'a importé sont en 1872 et 1876. Mais il convient de noter que les écarts de chiffres entre les importations et les exportations sont relativement faibles. C'est la preuve que le commerce extérieur de la Chine est effectivement basé à la fois sur ses importations et sur les exportations. Les autres années, les exportations du port sont toutes inférieures à ses importations. De 1843 à 1937, le nombre de produits respectivement importés et exportés évolue au fil des années. Par exemple, si les Chinois importaient beaucoup le coton brut de l'étranger au début de leur commerce extérieur, en 1889, selon une étude publiée dans l'Annuaire de l'économie politique et de la statistique en 1891<sup>275</sup>, l'importation du coton brut atteint 113 500 piculs, mais ses exportations sont quatre fois supérieures à l'importation. Cela prouve que le commerce extérieur chinois est en constante évolution. Depuis que le commerce maritime existe entre la Chine et l'Europe, celle-ci exporte essentiellement deux produits : la soie et le thé. Parmi les autres produits exportés, se trouvent notamment les chinoiseries, autrefois appelées « les curiosités ». Il

<sup>275</sup> Maurice Block, *Annuaire de l'économie politique et de la statistique*, Paris, Guillaume et Cie, 1891, p. 760.

s'agit de vases en terre, de porcelaine, de cuivre et de bronze de toutes formes, de services de tables, de peintures sur papier de riz... etc. Ces objets, souvent de décoration, adorés par les personnes attirées par le mystère asiatique, sont exportés dans le monde entier. À l'exception de l'Europe, la Chine exporte en effet beaucoup de produits vers l'Inde tel que le chanvre, le bambou, le curcuma, les fruits secs, le gingembre, des marbres, ... etc. Cependant, parmi tous les produits exportés, la soie est le premier article d'exportation chinoise, par sa valeur.<sup>276</sup>

Tableau II.7 - Le commerce extérieur de la Chine de 1864 à 1873.

Années	Importations Taels (1)	Exportations Taels	Total Taels	Valeur en francs
1864	56,389,000	54,007,000	110,396,000 =	883,168,000
1865	64,633,000	60,055,000	124,688,000 =	997,501,000
1866	76,931,000	56,162,000	133,093,000 =	1,064,744,000
1867	71,637,000	57,896,000	129,533,000 =	1,036,264,000
1868	73,319,000	69,115,000	142,434,000 =	1,139,472,000
1869	76,470,000	67,144,000	143,614,000 =	1,148,912,000
1870	72,155,000	61,990,000	135,145,000 =	1,081,160,000
1871	80,415,000	74,861,000	155,276,000 =	1,242,208,000
1872	78,066,000	83,720,000	161,786,000 =	1,294,288,000
1873	76,801,000	77,541,000	154,342,000 =	1,234,736,000
	<u>727,816,000</u>	<u>662,491,000</u>	<u>1,390,307,000 =</u>	<u>11,122,256,000</u>

Source : ministère des Affaires étrangères, *Recueil consulaire du Royaume de Belgique*, Tome XXI, Année 1875, Bruxelles, H. Tarlier, p.133.

Tableau II.8 - Le commerce extérieur de la Chine de 1876 à 1885

COMMERCE EXTÉRIEUR EN 1885 (en taëls).

*Le commerce extérieur de la Chine de 1876 à 1885.*

Années.	Importations nettes.	Exportations.	Totaux.
1876.....	70,269,574	80,850,512	151,120,086
1877.....	73,233,896	67,445,022	140,578,918
1878.....	70,804,027	67,172,179	137,976,206
1879.....	82,227,424	72,281,262	154,508,686
1880.....	79,293,452	77,883,587	157,177,039
1881.....	91,910,877	71,452,974	163,363,851
1882.....	77,715,228	67,336,846	145,052,074
1883.....	73,567,702	70,197,693	143,765,395
1884.....	72,760,758	67,447,680	139,908,438
1885.....	88,200,018	65,005,711	153,205,729

Source : Guillaumin, *Annuaire de l'économie politique et de la statistique*, vol.13, Paris, 1887, p. 658.

<sup>276</sup> Le Marquis de Courcy, *L'Empire du milieu*, Paris, Didier et Cie, 1867, pp. 510-513.

### II.3.1 Les exportations de soie

Les Chinois ont inventé la soie. Cette matière précieuse est non seulement légère et agréable à porter, mais, en plus, elle est résistante et brillante. Toutes ses vertus font que cette matière est adorée par les nobles du monde entier, qui la réclament sans cesse. La proximité de Shanghai avec les principaux districts producteurs de soie de Chine fait de cette ville le lieu majeur de son exportation. La Chine exporte la soie principalement sous cinq formes différentes : les cocons (en petite quantité) ; la soie grège (envois en Angleterre et en France) ; la soie ouvrée et moulinée (surtout envoyée en France) ; le bourré de soie (envois vers l'Angleterre), et les tissus de soie, qui sont expédiés avant tout aux États-Unis.<sup>277</sup>

Les tarifs des droits sur ses différentes formes de soie sont les suivants (voir tableau II.9) : soie brute et rubans de soie, le droit est de 10 taëls pour 100 catties<sup>278</sup> ; les cocons de soie sont de 3 taëls par 100 catties seulement ; pour la soie jaune, il est réglementé à 7 taëls ; pour les bobinés de soie, ce doit est de 7 taëls tous les 100 catties ; enfin les matières dans un mélange de soie et de coton ou bien de soie et de lin, leur droit est de 5,5 taëls pour 100 catties<sup>279</sup>. Il est intéressant de noter que les droits d'exportation de la Chine ne sont pas acquittés par les acheteurs étrangers, mais bien par les marchands chinois qui les incluent dans le prix de vente de leurs produits<sup>280</sup>.

---

<sup>277</sup> *Ibid.*

<sup>278</sup> Rappel : le picul = 100 catties = 60 kg ; le taël = 10 maces = 7 fr. 50 c ; le mace = 10 condarins = 0 fr.75 c.

<sup>279</sup> S. H. Abbass, *Manuel of Customs' Practice at Shanghai*, Kelly and Walsh, 1894, pp. 110-111.

<sup>280</sup> Marius Morand, *Les tarifs douaniers des soies & soieries en France & dans les principaux pays*, Lyon, 1869, p. 40.

Tableau II.9 - Tarif d'exportation de la soie de Chine

DÉNOMINATION DES FILS ET TISSUS	DROITS PERÇUS				
	Unités chinoises		Unités françaises		
	Bases	Quotité		Bases	Quotité
		Taëls	Maces		Fr. c.
<b>Soies</b>					
Soie grège et ouvrée . . . . .	100 cattis	10	»	kil.	1 24
Soie jaune de Szé-chuen. . . . .	»	7	»	»	» 87
Soie de Douppions. . . . .	»	5	»	»	» 62
Soie grège sauvage. . . . .	»	2	5	»	» 30
Déchets de soie. . . . .	»	1	»	»	» 12
Cocons de soie. . . . .	»	3	»	»	» 37
Soie à coudre de Canton . . . . .	»	4	3	»	» 53
Soie à coudre d'autres provinces. . . . .	»	10	»	»	1 24
Fil de soie . . . . .	»	10	»	»	1 24
<b>Tissus</b>					
Rubans de soie. . . . .	100 cattis	10	»	kil.	1 24
Foulards, châles, écharpes, crêpe, satin, gaze, velours et broderies. . . . .	»	12	»	»	1 50
Satin du Szé-chuen et du Chang-Tong. . . . .	»	4	5	»	0 56
Liens de soie . . . . .	»	10	»	»	1 24
Bonnet de soie. . . . .	le cent	»	9	le cent	0 11
Mélange de soie et coton . . . . .	100 cattis	5	5	kil.	0 68

Source : Marius Morand, *Les tarifs douaniers des soies & soieries en France & dans les principaux pays*, Lyon, 1869, p. 41.

Quant aux pays de destination de ces exportations de soie, si l'on adopte une moyenne, l'Angleterre reste en tête de leur liste. Mais la France constitue également un important pays importateur de soie. L'industrie de la soierie en France possède une réputation reconnue dans toute l'Europe.<sup>281</sup> Si pendant longtemps, la soierie que la France utilise provient principalement du marché anglais, toutefois, à partir de 1876, les

<sup>281</sup> Shi Xiaoxuan, *Les soyeux Lyonnais et la Chine du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à 1914*, dir. Dominique Barjot, Thèse en Histoire moderne et contemporaine, Sorbonne Université.  
Giovanni Federico, *An Economic History of the Silk Industry, 1830-1930*, New York, 2009; J. -F. Klein, *Soyeux en Mer de Chine : stratégies des réseaux lyonnais en Extrême-Orient (1843-1906)*, thèse de doctorat d'histoire, dir. Claude Prudhomme, Université Lumière Lyon 2, soutenue en 2002 ; David S. Landes, "French Entrepreneurship and Industrial Growth in the Nineteenth Century", *Journal of Economic History*, t. IX/1, mai 1949, pp. 45-61.

importations de soie de Chine par la France dépassent celles de l'Angleterre. La Chine a exporté 47000 balles de soie vers la France et 38500 balles vers l'Angleterre<sup>282</sup>. La France est devenue le premier importateur de soie. Cependant, pour le commerce du thé, la part des Français est presque insignifiante. C'est surtout l'Angleterre et ses colonies, les États-Unis et la Russie qui sont les principaux acteurs de ce marché.

### II.3.2 Les exportations du thé

Vers 1660, un livre écrit par un marchand de thé - Thomas Garway, intitulé *An exact Description of the Growth, Quality and Virtues of the Leaf Tea* est apparu en Europe<sup>283</sup>. Quelques années plus tard, un autre livre, écrit cette fois-ci par un médecin néerlandais - Cornélius Bontekoë intitulé *Tractaat van het excellenste Kruid-Thee* a également fait le tour de l'Europe<sup>284</sup>. Dans ces deux livres, les deux auteurs détaillent les vertus de la plante du thé ainsi les bienfaits médicaux de sa consommation. Leurs influences respectives sont tout à fait inattendues : les lecteurs se précipitent pour acheter du thé. Peu à peu, pour certains, la consommation du thé est devenue l'une de leurs habitudes de vie essentielles. Ainsi, par les Hollandais et les Anglais, la consommation du thé s'est progressivement répandue dans toute l'Europe. Les Occidentaux boivent principalement du thé noir et du thé vert. Selon l'étude statistique sur la consommation du thé en Europe, publiée par la Société de statistique de Paris en 1887, « les trois quarts de la consommation totale de l'Europe reviennent au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande » (voir tableau II.10).

---

<sup>282</sup> Ministère de l'agriculture et du commerce, *Bulletin consulaire français. Recueil des rapports commerciaux*, année 1878, Imprimerie Nationale, Paris, 1878, p.351; Daniel C. Waugh, « Richthofen's 'Silk Roads': Toward the archaeology of a concept ». *The Silk Road*, 2007, vol. 5, no 1, p. 1-10; L.M. Li, *China's Silk Trade: Traditional Industry in the Modern World, 1842-1937*, Harvard University Press, 1981; Jean-François Klein, *Ulysse Pila, « Vice-Roi de l'Indo-Chine ». Des routes de la soie au pouvoir impérial (1837-1909) / Ulysse Pila « Vice-Roy of Indo-China ». From the Silk Roads to Imperial Power (1837-1909)*, Lyon, Éditions du Zeugma, 2017.

<sup>283</sup> Thomas Garway, *An exact description of the growth, quality, and virtues of the leaf tee, alias tay: drawn up for satisfaction of persons of quality, and the good of the nation in general*, London, 1664.

<sup>284</sup> A. Deschambre, L. Lereboullet, *Dictionnaire encyclopédique des sciences médicales*, tome 17, Paris, G. Masson, 1887, p. 99.

Tableau II.10 - Consommation annuelle du thé dans l'Europe en tonnes de 1000 kg et en kg par tête d'habitant.

Périodes . . . . .	1860-1864.		1865-1869.		1870-1874.		1875-1879.		1880-1884.	
	Consomma- tion en tonnes de 1,000 kilogr.	Kilogr. par tête.	Consomma- tion en tonnes de 1,000 kilogr.	Kilogr. par tête.	Consomma- tion en tonnes de 1,000 kilogr.	Kilogr. par tête.	Consomma- tion en tonnes de 1,000 kilogr.	Kilogr. par tête.	Consomma- tion en tonnes de 1,000 kilogr.	Kilogr. par tête.
ÉTATS.										
Russie (sans Finlande).	"	"	"	"	"	"	12,146	0,150	14,760	0,172
Suède . . . . .	33	0,033	29	0,007	45	0,011	52	0,012	61	0,013
Norvège . . . . .	54	0,033	57	0,033	72	0,011	60	0,032	77	0,040
Danemark . . . . .	"	"	"	"	"	"	404	0,211	369	0,183
Allemagne . . . . .	628	0,017	710	0,019	966	0,024	1,246	0,028	1,410	0,031
Autriche-Hongrie . . . . .	169	0,065	143	0,004	252	0,007	334	0,009	407	0,011
G.-Bretagne et Irlande.	36,965	1,257	48,691	1,577	60,650	1,896	71,134	2,159	75,057	2,126
Pays-Bas . . . . .	"	"	"	"	"	"	1,990	0,510	2,202	0,477
Belgique . . . . .	"	"	"	"	"	"	58	0,010	"	"
France . . . . .	"	"	"	"	259	0,007	361	0,010	473	0,013
Suisse . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	125	0,014
Portugal . . . . .	"	"	"	"	"	"	260	0,062	"	"

Source : Samuel Wells Williams, *The Chinese Commercial Guide*, Hong Kong, A. Shortrede & co., p. 64.

De 1860 à 1880, on peut constater que tous les quatre ans, la consommation du thé de la majorité des pays européens mentionnés sur le tableau a augmenté. Cependant, ce n'est qu'en Grande-Bretagne et en Irlande que le thé a pénétré dans toute la société. Sa consommation par tête habitant est passée de 1,25 kg à 2,1 kg, tandis que dans les autres pays, ce chiffre ne dépasse même pas 0,5kg. Cependant, malgré le manque d'information sur les origines du thé importé dans ces pays européens, il est possible toutefois apprendre que la tendance de leur consommation de thé évolue positivement chaque année. En Chine, le tarif du droit d'exportation sur les thés noir et vert atteint 2,5 taëls par 100 catties<sup>285</sup>, ce qui est relativement peu cher. D'autre part, la quantité de ce produit exporté est si importante que ce commerce est assez rentable pour le gouvernement chinois. En 1875, la Chine a exporté 1 274 232 piculs de thé noir et 235 413 piculs de thé vert<sup>286</sup>. Le droit d'exportation perçu sur ces deux types de thé s'est élevé à 3 774 112,5 taëls, soit l'équivalent de 28 305 843,75 francs. Vers la fin des années 1880, les exportations de thé ont diminué. En 1888, la Chine a exporté 30 293 251 taëls de thé, soit beaucoup moins par qu'en 1875. Un an plus tard, en 1889, ce chiffre a de nouveau chuté pour atteindre un total

<sup>285</sup> S. H. Abbass, *Manuel of Customs' Practice at Shanghai*, Kelly and Walsh, 1894, p. 112.

<sup>286</sup> Ministère des affaires étrangères, *Recueil consulaire du Royaume de Belgique*, Tome XXI, Année 1875, Bruxelles, H. Tarlier, p. 141.

de 28 257 314 taëls. L'Angleterre et ses colonies restent toujours les principaux pays importateurs de ce produit (voir tableau II.11 et II.12).

Tableau II.11 - Les chiffres des exportations chinoises pour 1888 et 1889

Désignation des marchandises.	1888. taëls.	1889. taëls.
Thées.....	30,293,251	28,257,314
Soies.....	32,180,298	36,401,937
Sucres.....	2,489,989	2,723,062
Autres marchandises.....	27,437,529	29,565,519
<b>Totaux.....</b>	<b>92,401,067</b>	<b>96,947,832</b>

Source : Guillaumin, Annuaire de l'économie politique et de la statistique, vol. 17, Paris, Bouillant, p.761

Tableau II.12 - Le commerce extérieur de la Chine réparti par valeur entre les principaux pays de destination.

Désignation des contrées.	1888. taëls.	1889. taëls.
Hongkong.....	69,840,746	63,371,081
Grande-Bretagne.....	30,392,655	21,167,357
Indes.....	6,627,879	7,906,579
Japon.....	5,774,812	6,601,833
Macao.....	3,484,668	3,775,336
États-Unis d'Amérique.....	3,145,712	3,805,664
Europe continentale (moins la Russie).....	2,953,552	2,205,988
Autres pays.....	4,606,619	4,427,068
<b>Totaux.....</b>	<b>126,826,643</b>	<b>113,260,906</b>

Source : Guillaumin, Annuaire de l'économie politique et de la statistique, vol. 17, Paris, Bouillant, p.762.

Cette baisse est due, pour partie, au succès du thé lui-même. Avec l'augmentation de la demande de thé par les Occidentaux, les marchands chinois ne sont plus en mesure de fournir suffisamment de thé pour répondre aux besoins des Étrangers. Comme les producteurs de thé chinois n'ont pas fait évoluer leur technique de production, ils



conservent leurs petites manufactures où la quantité de thé produit est très limitée. C'est pourquoi, dès 1830, les Anglais ont tenté d'introduire des plantations de thé chinois en Inde. Après plusieurs années d'essais et avec l'aide des cultivateurs chinois que les Anglais avaient embouché et envoyé en Inde<sup>287</sup>, les thés indiens ont réussi à avoir une bonne production à partir des années 1850<sup>288</sup>. Par la suite, les Anglais ont industrialisé les productions du thé en inventant des nouvelles techniques. À partir des années 1880, la production de thé indien a dépassé celle des Chinois. L'Inde britannique est devenue le plus grand producteur ainsi que le plus grand exportateur de thé, surtout à destination du marché britannique.<sup>289</sup> Quant à la Chine, ayant perdu le marché du thé britannique, la Russie devient le plus grand pays d'importation de thé chinois à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>290</sup>. Cependant la situation a changé après la Première Guerre mondiale. En effet, l'exportation de thé chinois en direction de la Russie a fortement diminué et les États-Unis sont devenus le plus grand importateur de thé chinois.

Le port de Shanghai a joué un rôle clé dans l'exportation du thé chinois en s'adaptant aux besoins des pays importateurs. À son ouverture, il est le plus grand port dans l'exportation du thé en Chine grâce à ces importantes exportations envers la Grande-Bretagne. Par la suite, avec le développement du thé indien et la conquête du marché britannique par ce dernier, Shanghai a perdu sa place majeure sur l'exportation du thé en Chine. Elle a été remplacée par le port de Hankou. Car, à la suite de la perte du marché anglais, les marchands russes sont devenus les plus grands importateurs du thé chinois. Ils importent le thé produit par leur propre centre de production, installé à Wuhan via le port de Hankou. Enfin, après la Première Guerre mondiale, les exportations de thé en Russie ont été dépassées par celles des Américains. Parce que la ligne maritime entre la Chine et

---

<sup>287</sup> « Voyage en Chine », Robert Fortune, *Mémoires d'agriculture, d'économie rurale et domestique, publiés par la Société impériale et centrale d'agriculture*, année 1853, deuxième partie, Paris, Librairie de la société, 1854, p. 28.

<sup>288</sup> Louis Lockert, *Le Technologiste*, archives des progrès de l'industrie française et étrangère, Journal hebdomadaire, n°3, 19 janvier 1878, p. 21.

<sup>289</sup> Kenneth Pomeranz, Steven Topik, *The World that Trade Created: Society, Culture, and the World Economy, 1400 – the Present*, New York, M.E. Sharpe, 1999, pp. 161-168; Nick Hall, *The Tea Industry*, Cambridge, Woodhead Publishing Limited, 2000, p. 36.

<sup>290</sup> Shanghai shehui kexueyuan jingji yanjiusuo, *Shanghaishi guoji maoyi xuehui xueshu weiyuanhui bian, Shanghai foreign trade, 1840-1949*, vol. 1, Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe, 1989, p. 248.

l'Amérique du Nord part du port de Shanghai, par conséquent, ce dernier reprend donc la place prépondérante dans les exportations de thé en Chine.<sup>291</sup>

## **Conclusion**

Dans ce chapitre, il a été exploré comment le Bureau des douanes maritimes de Chine a été créé à Shanghai et est tombé aux mains des Étrangers. Confronté à des désordres sociaux politiques internes, le gouvernement de l'Empire chinois s'est révélé incompetent, laissant la gestion de cette importante institution à des Occidentaux pendant presque un siècle. Cependant, c'est aussi grâce à la gestion occidentale que le port de Shanghai a pu se développer si rapidement du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Les Occidentaux ont établi une réglementation portuaire et douanière complète, ce qui a permis un contrôle efficace de la gestion du port et du commerce maritime chinois à cette époque. La situation géographique stratégique du port de Shanghai et le statut particulier de cette ville en font de lui un modèle unique à suivre pour tous les autres ports ouverts de Chine. Compte tenu des types de produits destinés au commerce extérieur via le port de Shanghai, il est possible de conclure que le statut du port est étroitement lié aux changements et aux développements du commerce chinois et même, d'une façon plus générale, au commerce mondial.

---

<sup>291</sup> *Ibid*, p. 252.

Tableau II.13 - Tableau de tarif de la douane sur l'exportation des produits chinois vers la Grand Bretagne définit par le Traité de Nankin

TARIFF OF DUTIES ON THE FOREIGN TRADE WITH CHINA.

Established in pursuance of Article X of the Treaty.

EXPORTS.

		T.	M.	C.	C.			T.	M.	C.	C.		
1	Alum . . . . .	per 100 catties	0	1	0	0	39	Pictures, viz., large Paintings . . . . .	each	0	1	0	C
2	Aniseed, Star . . . . .	ditto	0	5	0	0		Rice Paper Pictures . . . . .	per 100 pictures	0	1	0	C
	Ditto, Oil of . . . . .	ditto	5	0	0	0	40	Paper Fans . . . . .	per 100 catties	0	5	0	C
3	Arsenic . . . . .	ditto	0	7	5	0	41	Paper of all kinds . . . . .	ditto	0	5	0	C
4	Bangles (or Glass Armlets)	ditto	0	5	0	0	42	Pearls, (i.e., false Pearls)	ditto	0	5	0	C
5	Bamboo Screens and Bam- boo Ware of all kinds . . . . .	ditto	0	2	0	0	43	Preserves and Sweet- meats of all kinds . . . . .	ditto	0	5	0	C
6	Brass Leaf . . . . .	ditto	1	5	0	0	44	Rattan work of all kinds . . . . .	ditto	0	2	0	C
7	Building Materials . . . . .		Duty free.				45	Rhubarb . . . . .	ditto	1	0	0	C
8	Bone and Horn Ware . . . . .	per 100 catties	1	0	0	0	46	Silk, Raw, whether from Chekiang, Canton, or elsewhere, all kinds . . . . .	ditto	10	0	0	C
9	Camphor . . . . .	ditto	1	5	0	0		Coarse, or refuse of Silk . . . . .	ditto	2	5	0	C
10	Canes of all kinds . . . . .	per thousand	0	5	0	0		Organzine, all kinds . . . . .	ditto	10	0	0	C
11	Capoor Cutchery . . . . .	per 100 catties	0	3	0	0		Ribbons, Thread, &c., &c. . . . .	ditto	10	0	0	C
12	Cassia . . . . .	ditto	0	7	5	0		Silk Piece goods of all kinds, as Silks, Satins, Pongees, Velvets, Crapes, Lutestrings, &c., &c. . . . .	ditto	12	0	0	C
	Ditto Buds . . . . .	ditto	1	0	0	0		N.B.—The additional Duty of so much per piece, hitherto levied, to be hence- forth abolished.					
	Ditto Oil . . . . .	ditto	5	0	0	0	47	Silk and Cotton mix- tures, Silk and Wool- len mixtures, and goods of such classes . . . . .	ditto	3	0	0	0
13	China Root . . . . .	ditto	0	2	0	0	48	Shoes and Boots, of Leather, Satin, or otherwise . . . . .	ditto	0	2	0	0
14	China Ware, all kinds . . . . .	ditto	0	5	0	0	49	Sandal Wood Ware . . . . .	ditto	1	0	0	0
15	Clothes (ready made) . . . . .	ditto	0	5	0	0	50	Soy . . . . .	ditto	0	4	0	0
16	Copper Ware, Pewter ditto, &c. . . . .	ditto	0	5	0	0	51	Silver and Gold Ware . . . . .	ditto	10	0	0	0
17	Corals (or False Coral)	ditto	0	5	0	0	52	Sugar, white and brown . . . . .	ditto	0	2	5	0
18	Crackers and Fire-works of all kinds . . . . .	ditto	0	7	5	0	53	Sugar Candy, all kinds . . . . .	ditto	0	3	5	0
19	Cubebs . . . . .	ditto	1	5	0	0	54	Tin Foil . . . . .	ditto	0	5	0	0
20	Fans (as Feather Fans, &c.) . . . . .	ditto	1	0	0	0	55	Tea . . . . .	ditto	2	5	0	0
21	Furniture of all kinds . . . . .	ditto	0	2	0	0	56	Tobacco of all kinds . . . . .	ditto	0	2	0	0
22	Galingal . . . . .	ditto	0	1	0	0	57	Turmeric . . . . .	ditto	0	2	0	0
23	Gamboge . . . . .	ditto	2	0	0	0	58	Tortoise-Shell Ware . . . . .	ditto	10	0	0	0
24	Glass, and Glass Ware of all kinds . . . . .	ditto	0	5	0	0	59	Trunks (of Leather) . . . . .	ditto	0	2	0	0
25	Glass Beads . . . . .	ditto	0	5	0	0	60	Treasure, i.e., Coin of all kinds . . . . .		Free.			
26	Glue (as Fish-glue, &c.) . . . . .	ditto	0	5	0	0	61	Vermilion . . . . .	ditto	3	0	0	0
27	Grass Cloth, all kinds . . . . .	ditto	1	0	0	0							
28	Hartall . . . . .	ditto	0	5	0	0							
29	Ivory Ware, all kinds . . . . .	ditto	5	0	0	0							
30	Kittysols, or Paper Um- brellas . . . . .	ditto	0	5	0	0							
31	Lacquered Ware, all kinds . . . . .	ditto	1	0	0	0							
32	Lead (White Lead) . . . . .	ditto	0	2	5	0							
33	Lead (Red Lead) . . . . .	ditto	0	5	0	0							
34	Marble Slabs . . . . .	ditto	0	2	0	0							
35	Mats, (straw, rattan, bamboo, &c., &c.) . . . . .	ditto	0	2	0	0							
36	Mother o' Pearl Ware . . . . .	ditto	1	0	0	0							
37	Musk . . . . .	per catty	0	5	0	0							
38	Nankeen, and Cotton Cloth of all kinds . . . . .	per 100 catties	1	0	0	0							

[Articles unenumerated in this Tariff, to pay a duty of 5 per cent. ad valorem.]

Source: Treaty Between Her Majesty And The Emperor Of China, Signed, in the English and Chinese Languages, at Nanking, August 29, 1842. By Command of Her Majesty, 1844, p. 8.

**PARTIE II: GENÈSE ET DÉVELOPPEMENT  
D'UN PORT MODERNE**

---



# CHAPITRE III : LES ENTREPRISES ÉTRANGÈRES DE BANQUE ET DE TRANSPORT MARITIME

## INTRODUCTION

Dans le chapitre précédent, il a été montré que le port de Shanghai est le port majeur du commerce extérieur chinois pour de nombreuses raisons : situation géographique extrêmement avantageuse ; ville et région prospères et riches ; gestion totale de la douane par les étrangers (synonyme de gestion de droit) ; ville riche en main-d'œuvre. En plus de sa place prépondérante dans l'Empire chinois, Shanghai est également le centre de redistribution des marchandises en provenance de l'Extrême Orient. Le port et la cité de Shanghai sont ainsi devenus des centres importants d'opération bancaire (banking) et de transport maritime (Shipping).

Une grande quantité des marchandises concentrées à Shanghai sont redistribuées vers le Japon. Un rapport diplomatique et consulaire britannique datant de 1894 résume en huit points les avantages du commerce avec Shanghai : « les points les plus intéressants liés au commerce extérieur sont :

- 1) l'augmentation des échanges avec le Japon ;
- 2) la demande croissante de tissus indiens ;
- 3) l'importation de kérosène de Russie ;
- 4) l'augmentation des exportations de produits chinois ;
- 5) la croissance des affaires traitées avec le gouvernement ;
- 6) la montée des courtiers à la place autrefois occupée par les princes marchands ;
- 7) en raison des fluctuations violentes de la bourse de l'argent ;
- 8) la détérioration des produits manufacturés indigènes. »<sup>292</sup>

---

<sup>292</sup> Texte traduit de l'anglais. Foreign Office, 1894. *Miscellaneous Series. N° 311. Reports on Subjects of General and Commercial Interest. Germany*, London, Harrison and Sons. St. Martin's Lane, 1894, pp. 12-13.

Les entreprises étrangères qui souhaitent faire fortune en Asie viennent s'installer dans cette ville en raison des grands intérêts commerciaux qui sont présents. Il est possible d'affirmer que Shanghai est une ville construite sur le commerce et la finance<sup>293</sup>. De son ouverture au commerce d'extérieur en 1843 jusqu'à l'établissement de la concession internationale de Shanghai en 1863, le nombre des étrangers et des entreprises étrangères a profondément augmenté. Pour une longue période, les Britanniques et les Américains ont partagé le marché du commerce extérieur shanghaien. Cependant, les Allemands et les Japonais ont commencé à se partager ce marché à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et surtout durant le XX<sup>e</sup> siècle, jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale en 1945.<sup>294</sup> Parmi les entreprises étrangères établies à Shanghai, deux catégories doivent en particulier leur succès au développement du port de la ville : les banques et les compagnies maritimes.

La Chine a un modèle monétaire et bancaire très ancien. Pourtant les Occidentaux ont réussi à introduire le modèle bancaire moderne que nous connaissons aujourd'hui. Comment les banques occidentales sont-elles parvenues à entrer sur le marché monétaire et financier chinois ? Quels points forts leur ont permis de prendre racine à Shanghai ? Comment et dans quelle mesure le développement de ce secteur est-il particulièrement lié au développement du commerce maritime dans cette ville ? Répondre à ces questions permet sans doute de mieux comprendre les étapes du développement de la ville de Shanghai. C'est pourquoi il est naturel de les étudier en profondeur dans ce chapitre. En ce qui concerne les compagnies maritimes de transport et d'armement, il est incontestable que le développement de ce secteur repose sur le celui du port lui-même. Il en sera question dans la deuxième partie de ce chapitre. Enfin, dans une dernière partie, il pourra être intéressant de voir comment les concurrents ont tenté de faire face à cette domination commerciale à la fois britannique et américaine.

---

<sup>293</sup> Ji Zhaojin, *A History of Modern Shanghai Banking: The Rise and Decline of China's Financial Capitalism*, M.E. Sharpe, New York, 2003, p. xxii.

<sup>294</sup> Michel Hau, *Histoire économique de l'Allemagne, XIX<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècle*, chez Economica, 1994.

### III.1 AUX ORIGINES DE L'INSTALLATION DES BANQUES ÉTRANGÈRES À SHANGHAI

Selon les archives archéologiques et historiques, les Chinois ont été les premiers à utiliser de la monnaie en métal<sup>295</sup>. De plus, l'histoire nous dit qu'ils sont les inventeurs du papier.<sup>296</sup> Par conséquent, à partir de cette invention et avec l'utilisation lassée de la monnaie, les Chinois ont inventé aussi la monnaie en papier que l'on nomme du papier-monnaie.

#### III.1.1.1 Les banques chinoises réservées aux locaux

Le développement du commerce autour de la route de la soie entre la Chine et les pays d'Asie centrale a donné naissance aux premières agences de change en Chine, ce qui peut être considéré comme la genèse du secteur bancaire en Chine<sup>297</sup>. Ce type d'agence qu'on appelle plus tard de « Piaohao » 票号 ou de « Qianzhuang »<sup>298</sup> 钱庄, ont fait leur apparition officielle à partir de la deuxième moitié du XVII<sup>e</sup> siècle en Chine. Ce même type d'agence consiste en un établissement souvent privé, qui réalise des opérations de crédit et de change. Souvent de taille petite, influences de leurs agences, ne s'étendent de manière générale que dans leur ville d'installation ; ou bien aux villes voisines pour celles qui sont de taille

---

<sup>295</sup> Peng Xinwei, *Zhongguo huobi shi*, Shanghai renmin chubanshe, Shanghai 1958, 2007, 彭信威著, 《中国货币史》, 上海人民出版社, 上海, 1958, 2007. Introduction, p. 2-4.

<sup>296</sup> Tsien, T.H. *Paper and Printing*. In J. Needham (Ed.) *Science and Civilisation in China*, Vol. 5, part 1., 1985, Cambridge University Press.

<sup>297</sup> Natalis Ronot, *Pé-King, et La Chine Mesure, Monnaies et Banques Chinoises*, Paris, Librairie de Guillaume et Cie, 1861, p.18 ; Fu Weiqun, *Jiufu yumin, Shanghai qianzhuang piaotu shi*, Shanghai, Shanghai shudian chubanshe, 2002, 傅为群编著, 《九府裕民: 上海钱庄票图史》, 上海, 上海书店出版社, 2002, p.5. Sur les origines et les dates de naissance de la banque, les historiens chinois et européens ont des avis différents. Dans le *Dictionnaire du Commerce et de la Navigation* français publié en 1861, l'auteur de la partie qui porte sur la Chine, M. Natalis Rondot, a présenté que « c'est en 807 que l'empereur Hieutsong, des Thang, établit des banques de dépôt, où le public déposait la monnaie de cuivre ou de fer, et recevait en échange des bon, appelle de la monnaie légère ». Cependant entre les historiens chinois, ils se ne sont pas mis en d'accord sur le début de la naissance de banque en Chine. Pour M. Fu Weiqun, spécialiste des banques à Shanghai, la banque chinoise est née sous la période des Printemps et Automnes chinois, d'environ 771 à 453 av. J. C. Néanmoins, ces banques ne possédaient pas de même fonction qu'une banque moderne, au sens propre du terme, ce ne sont encore des formes primitives des banques.

<sup>298</sup> Le terme de « Piaohao » est plus souvent utilisé dans le nord de la Chine, alors que celui du « Qianzhuang » est plus souvent utilisé dans le sud. Voir Peng Xinwei, *L'histoire des monnaies en Chine, Zhongguo huobi shi*, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2007, p.552-556. 彭信威著, 《中国货币史》, 上海人民出版社, 2007.



moyenne. Bien avant l'arrivée des Occidentaux à Shanghai, les banquiers indigènes dominent le marché financier chinois. Selon une inscription conservée anciennement au Neiyuan de Shanghai (上海内园)<sup>299</sup>, de 1776 à 1796, il existe déjà à Shanghai 106 banques indigènes. Parmi ceux, on y trouve les plus grandes banques chinoises de l'époque, comme par exemple Shi Yuanlong 石源隆, Feng Xinzhuang 冯信庄, etc.<sup>300</sup> Shanghai était donc déjà un centre financier avant l'arrivée des Occidentaux. Cependant, ses sociétés financières et bancaires sont réservées aux seuls commerçants chinois, les commerçants étrangers ne pouvant pas bénéficier de ces services. Cela devient donc une urgence et nécessité pour que les agences bancaires étrangères de s'installer à Shanghai.

L'origine de l'installation des banques étrangères à Shanghai est directement liée au développement du commerce extérieur de cette même ville. Il a été mentionné dans le chapitre précédent que, depuis le début de l'ouverture du commerce extérieur entre la Chine et les Européens, la balance commerciale entre cette même Chine et l'Europe a été déséquilibrée. Tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, sur le commerce sino-britannique, les exportations chinoises vers la Grande-Bretagne ont généralement dépassé les exportations britanniques vers la Chine. Au début, la Grande-Bretagne n'avait pas d'autre moyen que de combler le déficit commercial par le paiement sur solde négatif en argent. Cela a fait perdre aux Britanniques une partie considérable de leurs réserves d'argent, et cela leur pose un réel problème financier. Par exemple, dans les années 1850, les exportations de thé et de soie de la Chine en direction de Royaume-Uni étaient si importantes, qu'en 1855, les exportations d'argent de l'Angleterre vers la Chine dépassent plus de 6 millions de livres sterlings<sup>301</sup>. Afin d'échapper de ce cercle peu avantageux d'échange de métaux précieux contre des produits chinois, causé par le déséquilibre du commerce entre la Chine et la

---

<sup>299</sup> Neiyuan fait partie de l'actuel Jardin Yuyuan, est un jardin daté du XVI<sup>e</sup> siècle situé au centre de la vieille ville de Shanghai.

<sup>300</sup> Fu Weiqun, *Jiu Fu Yumin, Shanghai qianzhuang piaotu shi*. Shanghai, Shanghai shudian chubanshe, 2002, p.6. 傅为群著, 《九府裕民 上海钱庄票图史》, 上海书店出版社, 2002.

<sup>301</sup> *Annales du commerce extérieur, Chine et Indo-Chine. (Faits commerciaux) Février 1855 à Juillet 1867*, publiées par le Département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Paris, Librairie administrative de Paul Dupont, 1868, p. 45-46.

Grande-Bretagne, l'utilisation des effets de commerce pour remplacer l'argent en espèce est devenu une pratique que les marchands britanniques ont de plus en plus pratiquée.

### III.1.1.2 Les marchands britanniques et leur agency house en Chine.

À l'époque où la Compagnie des Indes orientales monopolise le commerce en Asie, l'*EIC (East India Company)*<sup>302</sup> tient en main ce marché financier du change<sup>303</sup>. L'*EIC* a installé de nombreuses *agency houses*<sup>304</sup> dans toute l'Asie. À l'Origine, la dénomination d'*agency house* n'impliquait rien de plus qu'un établissement où les affaires sont faites pour le compte d'un autre. Ces agences s'occupent donc des opérations financières des commerçants qui possèdent une autorisation de commerce en Asie. Ces dernières délivrent des effets de commerce aux négociants et aux marchands indépendants qui ont reçu de l'*EIC* une licence pour commercer en Inde (the Country Trade), ensuite, ces commerçants peuvent encaisser leur billet à ordre à Londres, en Inde ou au Bangladesh<sup>305</sup>. En revanche, la situation change avec l'expansion du marché asiatique/chinois grâce à l'ouverture des ports ouverts par les traités inégaux. Les échanges commerciaux ont beaucoup augmenté dès 1843. Tous les négociants et les marchands sont autorisés à faire du commerce avec les Chinois : le marché libre devient donc la nouvelle règle. Selon l'historien François Crouzet, de 1846 à 1860, l'Empire mercantiliste britannique transforme peu à peu en un Empire libre-échangiste et qui devait durer jusqu'en 1931<sup>306</sup>.

---

<sup>302</sup> Sur l'*EIC*, voir Philippe Haudrère, *Les Companies des Indes orientales, Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858)*, éditions Desjonquierres, Paris, 2006, pp.52-67.

<sup>303</sup> Song Peiyu, *Jindai Shanghai waishang yinhang yanjiu (1847-1949), The Study of Foreign Banks in Morden Shanghai*, Shanghai, Shanghai yuandong chubanshe, version électronique, 2016, chapitre 1. 宋佩玉, 《近代上海外商银行研究 1847-1949》, 上海远东出版社, 电子书版, 2016, 第一章.

<sup>304</sup> L'appellation complète est the London East India agency houses. Voir Anthony Webster, "The Strategies and Limits of Gentlemanly Capitalism: The London East India Agency Houses, Provincial Commercial Interests, and the Evolution of British Economic Policy", *The Economic History Review*, Nov., 2006, New Series, Vol. 59, No.4, pp. 743-764; J.H. Drabble and P. J. Drake, "The British Agency Houses in Malaysia: Survival in a Changing World", *Journal of Southeast Asian Studies*, Sep.n 1981, Vol. 12, No. 2, pp. 297-328.

<sup>305</sup> Song Hongbing, *Huobi zhanzheng 3 : Jinrong gao bianjiang*, Zhongxin chuban jituan, version électronique. Chapitre 1 « *EIC*, l'empire d'un banquier ». 宋鸿兵, 《货币战争3: 金融高边疆》, « 东印度公司: 一个银行家的帝国 ».

<sup>306</sup> François Crouzet, « Commerce et Empire : l'expérience britannique du libre-échange à la Première Guerre mondiale », *Annales / Année 1964 /19-2 / pp. 281-310.*

Les conséquences du développement de ce mode de commerce font que les banques deviennent l'institution financière indispensable au bon fonctionnement de marché. Les *agency houses* de l'*EIC* ayant perdu leur garant de base, il est désormais nécessaire de se tourner vers les banques. Le rôle des banques dans le libre-échange est essentiel : tout d'abord, les négociants européens ont besoin de banques pour financer leur commerce ; de plus, s'engager dans le commerce international est aussi synonyme de faire face au problème de l'échange de devises entre différents pays. Comme au début de l'ouverture du commerce extérieur à Shanghai, les banques indigènes chinoises ne réalisent pas de transactions financières avec les étrangers, les banques étrangères sont réclamées et attendues par les commerçants étrangers. Dans les premières années de l'ouverture de Shanghai, les grandes banques européennes n'ont pas eu le temps d'installer leurs succursales à Shanghai. En raison de ce manque, et de ce besoin immédiat, de nombreuses entreprises étrangères se sont vues contraintes de développer leur propre service bancaire en créant de nouveaux départements de services bancaires. De là sont nées les premières banques étrangères à Shanghai.

### **III.1.2 Les caractéristiques des premières banques occidentales installées à Shanghai**

À l'époque où la ville de Canton détenait encore le monopole de commercer avec les étrangers avant 1843, de nombreuses entreprises étrangères avaient déjà ouvert leurs propres agences bancaires à Canton. Pour les entreprises britanniques, au début, les *agency houses* qui offrent des services bancaires étaient soutenues par l'*EIC*<sup>307</sup>.

#### **III.1.2.1 Les offres de services bancaires par les grandes maisons de commerce**

Après la perte du monopole de commerce de ce dernier en 1834<sup>308</sup>, ces anciennes entreprises britanniques travaillant comme représentants de l'*EIC* sont devenues indépendantes. Par exemple, la plus grande et plus connue de ces entreprises est la société

---

<sup>307</sup> S. D. Chapman, « The Agency House: British Mercantile Enterprise in the Far East c.1780-1920 », *Textile History*, Volume 19, 1988, pp. 239-254.

<sup>308</sup> Le décret / *bill* qui aboli le monopole de commerce de l'*EIC* date du 28 août 1833. Il entre en vigueur à partir du 22 avril 1834.

anglaise Jardine Matheson & Co<sup>309</sup>. Cependant, la situation n'est pas la même pour les entreprises américaines. Les Américains sont entrés sur le marché chinois assez tardivement qu'à partir du début de XIX<sup>e</sup> siècle. Le voyage du navire marchand appelé « The Empress of China »<sup>310</sup> à Canton en 1784, sous l'impulsion du banquier américain Robert Morris (1734-1806), a donné aux commerçants américains l'espoir de faire du commerce en Chine<sup>311</sup>. Les premiers Américains arrivés à Canton, tentèrent de mener leur propre commerce. Mais ils ont rencontré sur place de nombreuses difficultés. Non seulement, ils se plaignent « des vexations ordinaires des Chinois à l'égard des étrangers, mais des manœuvres des Anglais qui cherchaient à les faire passer comme leurs compatriotes.<sup>312</sup> » Dans le journal de voyage du premier consul américain en Chine, Samuel Shaw (1754-1794), ce dernier a raconté l'histoire de son aventure à Canton<sup>313</sup>. Il a demandé au consul français de l'époque, Philippe Vieillard<sup>314</sup> de témoigner de son identité américaine, en effet les États-Unis sont un pays entièrement indépendant de la Grande Bretagne. Avec un autre marchand américain Thomas Randall, qui deviendra d'ailleurs plus tard le vice-consul américain de Canton<sup>315</sup>, ils ont créé la société Shaw & Randall Co. C'est de là que les Américains ont commencé à pénétrer commercialement en Chine. En 1818, est fondé la société Russell & Co., et elle deviendra la plus grande entreprise américaine en Chine pendant près d'un siècle<sup>316</sup>.

---

<sup>309</sup> Gepffrey B. Endacott, *A History of Hong Kong*, Oxford University Press, London, 2005.

<sup>310</sup> Voir Figure III.1- « Empress of China » Arrival in Whampoa in 1784.

<sup>311</sup> Marco Sioli, « Opening American Commerce with Canton: From the *Empress of China* to the *Columbia Rediviva* (1784-1793) », *XVII-XVIII*, 77 | 2020, <http://journals.openedition.org/1718/5747>, consulté le 20 mars 2020.

<sup>312</sup> Henri Cordier, « Américains et Français à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Journal de la Société des Américanistes*, Tome 2, 1898, pp. 3-4.

<sup>313</sup> Shaw Samuel, *The journals of Majors Samuel Shaw, the first American consul at Canton; With A Life of the Ahturo by Josiah Quincy*, Boston, Corsby and H.P. Nichols, 1847.

<sup>314</sup> Philippe Vieillard, nommé vice-consul par brevet du 20 octobre 1776, consul par intérim du 23 septembre 1782 au 11 août 1785. Anne Mézin, *Les Consuls de France au Siècle Des Lumières (1715-1792)*, Direction des Archives et de la Documentation, Ministère des Affaires étrangères, 1998, p. 680.

<sup>315</sup> Thomas Randall, *Letter To Alesander Hamilton from Thomas Randall, 14 August 1791*, Hamilton Papers, Library of Congress, <https://founders.archives.gov/documents/Hamilton/01-09-02-0040>.

<sup>316</sup> Lo Chih-ping, *American Private Investments in China Before Sino-Japanese War, 1818-1937*, Academia Historica, Taipei, 1996, p. 33.

Figure III.1 - « Empress of China » Arrival in Whampoa in 1784



Source : Raymond Massey, [www.scrimshawgallery.com](http://www.scrimshawgallery.com)

À l'ouverture de Shanghai, en 1844, il n'y existe initialement que 11 entreprises étrangères installées dans cette ville, dont la plupart sont des succursales des entreprises britanniques et américaines établies à l'origine à Canton.<sup>317</sup> Les sociétés précédemment mentionnées, à avoir : Jardine Matheson & Co. et Russell & Co. ont naturellement bénéficié de l'expérience bancaire et financière qu'elles ont accumulée à Canton. Dès leur arrivée à Shanghai, elles ont ouvert leur propre agence bancaire. Ces agences proposent des services financiers tels que la gestion de devises, l'achat et la vente des billets et la conversion des dollars et des livres en argent. Le système monétaire de l'Empire Qing est très compliqué, ainsi le problème du change est une épreuve complexe et ardue à laquelle tous les étrangers doivent faire face. Dans l'ensemble, le système monétaire chinois consiste en un étalon parallèle d'argent et de monnaie de cuivre : l'argent est utilisé pour les commerces de grande valeur et la monnaie de cuivre pour les petites valeurs. Cela ne change pas durant toute de

---

<sup>317</sup> *Ibid*

la dynastie Ming et celle de Qing. Cependant, l'argent joue un rôle beaucoup plus important vers la fin de la dynastie de Qing, à cause de son évation massive vers l'étranger due notamment aux achats importants d'opium auprès des Étrangers. Le système monétaire chinois est devenu de plus en plus complexe avec le développement de son commerce extérieur dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

### III.1.2.2 Le système monétaire chinois

En Chine, les commerçants locaux et étrangers, doivent tous maîtriser la signification et l'usage : des devises étrangères, des billets privés et des divers billets de banque ; mais aussi des monnaies métalliques telles que les pièces d'or, d'argent, de yuan argent, et de cuivre. L'existence de toutes ces monnaies implique de multiples parités et toutes sortes de taux de change. Pour le commerce, le système utilisé est celui de « double taux de change ». Il se réfère au commerce extérieur réglé en argent. Cela comprend le taux de change « or-argent » ainsi que le taux de change de l'argent avec des devises telles que la livre ou le dollar. Quant au commerce intérieur, le change se fait entre l'argent et aux monnaies en cuivre. Ce double taux de change relie le marché intérieur et le marché extérieur<sup>318</sup>. Pour vivre dans l'Empire chinois, de manière générale, les comptes se tiennent en taëls, maces, candareens et cashes. Un taël ou liang 兩 = 10 maces ; 1 mace = 10 candareens ; 1 candareen = 10 qian 錢. Le qian est en effet la seule monnaie réelle utilisée sur le marché intérieur chinois.<sup>319</sup> L'argent ne circule qu'en lingots, les Chinois ont la pratique de découper l'argent en mesure qu'ils en ont besoin, en divers éléments de dimensions variées.<sup>320</sup>

---

<sup>318</sup> Peng Xinwei, *L'histoire des monnaies en Chine, Zhongguo huobi shi*, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2007, p.552-556. 彭信威著, 《中国货币史》, 上海人民出版社, 2007 ; Dai Mingli, *Zhongguo huobi shi*, Shanghai, Shangwu yinshu guan, 1934, pp. 47-49. 戴铭礼著, 《中国货币史》, 上海, 商务出版社, 1934.

<sup>319</sup> Henri Cordier, *Notice sur La Chine*, Paris, H. Lamirault & Cie, éditeurs, 1890, p. 54.

<sup>320</sup> L'Abbé O. Girard, *France et Chine, Vie Publique et Privée des Chinois Anciens et Modernes Passé et Avenir de la France Dans l'Extrême Orient*, Tome Premier, Paris, Challamel Ainé, 1876, pp.207-209.

### **III.1.3 Le développement de nouveaux services bancaires et la spécialisation des banques**

Face à un système monétaire aussi complexe, le rôle des banques devient d'autant plus important. Outre les services de change ou de crédit, les agences bancaires des grandes entreprises étrangères offrent le service d'assurance.

#### **III.1.3.1 La naissance des sociétés d'assurance**

Le cœur de la finance réside l'échange de valeur à travers le temps et l'espace. Toutes les transactions qui impliquent la répartition de la valeur ou des revenus dans le temps et dans l'espace sont des transactions financières.<sup>321</sup> L'assurance constitue à la fois un instrument et un produit financier. La nature de l'assurance consiste justement en un échange de valeur entre le temps et l'espace<sup>322</sup>. Si la Chine a fait partie des premiers pays à inventer les monnaies et les banques, cependant, il n'existait aucune compagnie d'assurance chinoise, ni contre l'incendie et les sinistres de terre, ni contre les sinistres de mer avant l'établissements des entreprises d'assurances occidentales sur son sol<sup>323</sup>. Afin d'assurer la sécurité des envois maritimes des marchandises, les grands marchands européens doivent aussi développer des services d'assurance.

Le secteur de l'assurance, tout comme les secteurs bancaires et de transport maritime, est devenu un secteur indispensable au commerce international pour toutes les entreprises étrangères. La première compagnie d'assurance ouverte en Chine est justement une société britannique. Nommée Canton Insurance Office, elle a été fondée par un superintendant du département de vente de l'opium de l'EIC – W. S. Davidson, à Canton en 1805. Cette agence été géré communément par les managers de la société Jardine & Co.<sup>324</sup>, et de la

---

<sup>321</sup> John Robert, Paul Milgrom, *Économie, organization et management*, De Boeck Université, 1997, pp. 579-622.

<sup>322</sup> Liu Yiming, Dong Jin, *Zhongguo baoxianzhi*, Beijing, Zhongying guangbo dianshi daxue chubanshe, 2016, pp. 2-3.

<sup>323</sup> *Commerce extérieur, Chine et Indo-Chine*, Mars et Avril 1846, publiées par le Département de l'intérieur, de l'Agriculture et du Commerce, Paris, Imprimerie et Librairie Administratives de Paul Dupont, 1852, p. 400.

<sup>324</sup> La société Jardine & Co. deviendra la société Jardine Matheson & Co., en 1832.

société Dent & Co.<sup>325</sup> Les principaux services d'assurance qu'elle offrent sont l'assurance contre l'eau, l'incendie et les accidents. Cependant, en 1835, la société Dent & Co. a quitté la coopération de Canton Insurance Office, elle a créé indépendamment une autre compagnie d'assurance spécialement contre les accidents d'eau à Canton également<sup>326</sup>. À l'ouverture de Shanghai, le secteur de l'assurance a suivi la même courbe d'évolution que celui des banques : les grandes maisons de commerce britanniques ou américaines ont ouvert des agences bancaires à Shanghai, à l'exemple de la société Butterfield & Swire<sup>327</sup> avec son London and Lancashire Fire Insurance Co.,<sup>328</sup> ainsi que le Royal Exchange Fire Assurance of London<sup>329</sup>; la société Jardine Matheson & Co. et son Allianz Fire Insurance Company<sup>330</sup>, etc. Ces maisons de commerce sont impliquées presque dans tous les domaines importants de commerce, tels que les échanges commerciaux, le transport maritime, la banque et l'assurance. Les deux premières compagnies d'assurance britanniques ouvertes à Canton, la Canton Insurance Office<sup>331</sup> et l'Union Insurance Society of Canton<sup>332</sup>, ont aussi ouvert leur agence à Shanghai consécutivement en 1857 et en 1868<sup>333</sup>. Le secteur de l'assurance a connu de très fort développement à Shanghai, vers 1879, il existe déjà « 11 compagnies étrangères fondées en Chine, spécialisées contre les risques de mer ; 2 contre l'incendie ; une cinquantaine d'agences de Compagnies étrangères maritimes ; une trentaine contre l'incendie et sur la vie ». <sup>334</sup> À côté des maisons de

---

<sup>325</sup> Xu Guojian, Lv Guoming, Tee Pek Siang, *Insurance law in China*, Hong Kong, CCH Hong Kong, 2007, p.4 ; *The Bombay Calendar and Almanac for 1842*. Bombay, printed and published at the Courier Press, p.12 ; Zhao Shoubing, *Huashuo Wanqing Baoxian Shi*, Beijing, Zhongguo Jinrong chubanshe, 2017, p. 19 Zhao Shoubing, 赵守兵著, *L'histoire des assurances de la dynasties qing*, 《画说晚晴保险史》, 北京, 中国金融出版社, 2017.

<sup>326</sup> *Ibid*

<sup>327</sup> Ronald Harris, *A history of the Swire Group: Swire Pacific Limited and its subsidiaries*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2001.

<sup>328</sup> J. R. Nicholson, *The London and Lancashire Fire Insurance Company: A retrospect*, The London and Lancashire Fire Insurance Co. Ltd., 1910.

<sup>329</sup> *The Insurance year book: Fire and marine*, Volume 23, Soectator Company, 1895, p. 88.

<sup>330</sup> Robin Pearson, *The Development of International Insurance*, Routledge, London, 2010.

<sup>331</sup> Alain Le Pichon, *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, Oxford University Press, Oxford, 2005, p. 78.

<sup>332</sup> *Ibid*.

<sup>333</sup> Zhao Shoubing, *Huashuo Wanqing Baoxian Shi*, Beijing, Zhongguo Jinrong chubanshe, 2017, p.14. 赵守兵著, *L'histoire des assurances de la dynasties qing*, 《画说晚晴保险史》, 北京, 中国金融出版社, 2017.

<sup>334</sup> *Ibid*, pp. 67-68.



commerce étrangères, les Chinois ont aussi ouvert de nombreuses agences d'assurance locales qui seront évoquées plus loin dans ce chapitre.

### **III.1.3.2 La domination britannique dans le secteur financier**

L'aspect majeur des premières banques et des agences d'assurances qui sont installées à Shanghai après son ouverture est que ces dernières sont souvent tenues par des grandes maisons de commerce anglaises pour la plupart, et américaines pour certaines. Ces maisons de commerce possèdent un grand capital de fond qu'elles peuvent investir dans les affaires locales chinoises sans l'aide de financement d'externe. À la fin des années 1840, l'essentiel du chiffre d'affaires financier à Shanghai était réalisé par de grandes entreprises étrangères telles que Jardine Matheson, Dent Beale & Co., Russell & Co. et Augustine Heard & Co<sup>335</sup>. Ces grandes sociétés ont pris de l'avance par rapport aux autres institutions bancaires spécialisées. Le fait qu'ils détiennent déjà d'énormes capitaux grâce à leurs affaires commerciales en Chine, ce qui leur donne quasiment un monopole dans ce domaine les dix premières années après l'ouverture de Shanghai. Ils comptaient les uns sur les autres pour acheter et vendre des lettres de change, ou pour les écrire sur leurs propres dépôts dans les banques londoniennes, généralement sans l'intervention des banques. Cette situation s'est poursuivie jusque dans les années 1850. À cette époque, le fort développement commercial de la ville de Shanghai entraîne un changement de forme pour les entreprises qui offrent des services bancaires et d'assurance. Le commerce international de Shanghai se poursuit également avec de fort développement de la finance internationale, les activités bancaires et d'assurance ont pris une grande ampleur. Leurs chiffres d'affaires sont tellement importants, et qui ont tendance même à dépasser le revenu de leur secteur principal<sup>336</sup>. Le recours à des institutions spécialisées dans ces secteurs s'impose comme une tendance majeure pour tous les commerçants.<sup>337</sup>

---

<sup>335</sup>Stephen C. Lockwood, *Augustine Heard and Company, 1858-1862: American Merchants in China*, East Asian Research Center, Harvard University, Cambridge, 1971.

<sup>336</sup>Ji Zhaojin, *A History of Modern Shanghai Banking, The Rise and Decline of China's Financial Capitalism*, Routledge, New York, 2016.

<sup>337</sup>*Ibid*

### III.1.3.3 L'apparition des banques spécialisées

La première vraie banque occidentale ouverte en Chine est l'« Oriental Bank »<sup>338</sup>. En 1844, en réponse au besoin accru d'institution financières spécialisées pour servir les commerçants britanniques dans leurs activités commerciales, le gouvernement britannique a promulgué l'*Act de Peel (Peel's Act. ou Bank Charter Act.)*<sup>339</sup>, afin d'encourager le développement des banques britanniques à l'étrangers. De ce fait, en 1845, l'Oriental Bank a ouvert son agence à Hong Kong et à Canton, on la dénomme Banque de Liru 丽如銀行. À l'ouverture de Shanghai, malgré le petit retard par rapport aux agences bancaires des grandes maisons de commerces britanniques et américaine, la Banque de Liru réussit à s'y installer dès 1847<sup>340</sup>. L'entrée de la Banque de Liru en Chine annonce également la course financière qui s'engage entre les pays occidentaux qui veulent pousser leur intérêt en Chine. A partir de 1850, de plus en plus de banques étrangères s'installent à Shanghai.

Vers la fin des années 1870, début 1880, les principales institutions de crédit à Shanghai sont : l'Oriental Banking Corporation<sup>341</sup> ouverte en 1847 ; la Chartered Mercantile Bank of India, London and China, installée en 1854 avec son siège social qui se trouve à Londres<sup>342</sup> ; la Chartered Bank of India, Australia and China, fondée en 1853 à Londres et installée à

---

<sup>338</sup> L'origine de l'« Oriental Bank » est en effet la Bank of Western India fondée en 1842 à Bombay. Suite à l'Act de Peel, cette banque a transféré son siège social à Londres et est devenue officiellement l'Oriental Bank. Aristides, *A Letter to the Shareholders in the Bank of Western India*, London, Pelham Richardson, 1842.

<sup>339</sup> Sylvie Diatkine, « Banques Centrales », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 21 février 2021. L'Act de Peel divise la Banques d'Angleterre en deux départements : un département de banque et un département d'émission. Le département de banque introduit les billets émis par le département d'émission dans la circulation. Cette loi renforce le rôle de la banque centrale, donne à cette dernière plus d'autorité dans la circulation financière.

<sup>340</sup> Song Peiyu 宋佩玉, *Recherche sur les banques étrangères à Shanghai à l'époque moderne (1847-1949)* 《近代上海外商银行研究 (1847-1949) 》(中国金融变迁研究系列). (Chinese Edition) (Emplacements du Kindle 5964-5965). 上海世纪出版股份有限公司. Édition du Kindle ; Wang Jingyu, *Waiguo ziben zai jindai zhongguo de jinrong huodong*, 汪敬虞: 《外国资本在近代中国的金融活动》, 人民出版社 1999 年版, 第 18 页.

<sup>341</sup> The Oriental Bank Corporation est traduit en chinois en plusieurs termes différentes. En Hong Kong, on l'appelle Banque de Jinbao 金宝银行 ou Dongyang Banque 东洋银行 ; à Fuzhou, on l'appelle Banque de Dongfan huidui 东蕃汇兑银行 ; à Shanghai, on la nomme Banque de Liru.

<sup>342</sup> Stuart Muirhead, « Crisis Banking in the East: The History of the Chartered Mercantile Bank of India, London and China, 1853-93 », *The Business History Review*, vol. 72, No.1, Spring, 1998, p. 178-180; D. Morier Evans (Edi.), *The Banking Almanac, Director, YearBook and Diary, for 1863*; London, Richard Groombridge and Son, Waterlow and Sons; 1863, pp. 134, 201.

Shanghai en 1858<sup>343</sup>; l'Agra Bank, fondée en 1833 à Agra avec son siège sociale à Londres, installée à Shanghai en 1854<sup>344</sup>; enfin, la National Bank of India fondée en 1864 à Londres également.<sup>345</sup> Sur une publicité d'annonce de la Chartered Merchantile Bank of India London & China, le contenu de ce que fait cette banque est clairement indiqué : « la banque négocie et se charge d'encaisser toutes Traitées et Lettres de change, et délivre des Mandats, des Lettres de crédit et des Circulaires de crédit pour la facilités des voyageurs, payables dans toutes les villes ci-dessus désignées... La Banque se charge de l'achat et de la vente de Rentes ou Valeurs des Indes, également de les garder en dépôt et d'encaisser les Intérêts, Dividendes, Soldes, Pensions et autres sommes à remettre, soit par l'entremise de la Banque ou autrement. La Banque reçoit de l'argent en dépôt, à un intérêt fixé d'après la durée du dépôt. »<sup>346</sup> Les banques jouaient un rôle central dans les affaires commerciales à l'international. Elles participaient activement au affaires politiques aussi afin d'offrir les services les plus adaptés.

Ce qu'on peut aussi remarquer est que, le point en commun des institutions financières de grandes influences à Shanghai vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, est que ce sont tous des établissements anglais<sup>347</sup>. Les banques américaines spécialisées sont quant à elles, arrivées sur le sol shanghaien tardivement. Ce n'est à partir du début de XX<sup>e</sup> siècle, qu'elles réussissent à s'y implanter. La première banque américaine installée à Shanghai est la National City Bank of N.Y. en 1902<sup>348</sup> Ensuite il y a eu la Banque d'American Express

---

<sup>343</sup> Compton Mackenzie (2013). *Realms of Silver: One Hundred Years of Banking in the East*, Oxford, Routledge, 1954, pp. 20–21.

<sup>344</sup> Jean Fredet, *Quand la Chine s'ouvrait... Charles de Montigny consul de France*. Paris, Publication de la Société française d'histoire des outre-mer, 1953/8, p. 259.

<sup>345</sup> *Statistics of The United Kingdom of Great Britain and Ireland*. Dublin, from Thom's Irish Almanac and Official Directory for 1866, p.53; A. S. J. Baster, « The Origins of the British exchange Banks in China », *Economic History*, vol. 3, no. 9, 1934, pp. 140-151, <http://www.jstor.org/stable/45366427>.

<sup>346</sup> *Almanach Impérial pour M.D.CCC.LXIV, Présenté à Leurs Majestés*, Paris, chez A. Guyot et Scribe, 1864, p. 59.

<sup>347</sup> Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire*, Tome XXV, Année 1879, Bruxelles, Ch. Torfs, pp. 62-63 ; Lawrence Saez, *Banking Reform in India and China*, New York, Palgrave Macmillan, 2004, pp. 15-17; F. Allen, J. Qian and M. Qian, *China's Financial System: Past, Present and Future*, Wharton School, University of Pennsylvania Working Paper, 2004.

<sup>348</sup> Zhaojin Ji, *A History of Modern Shanghai Banking: The Rise and Decline of China's Financial Capitalism: The Rise and Decline of China's Financial Capitalism*, Routledge, 2016 ; Comité de compilation de Shanghai Finance Gazette, *上海金融志编纂委员会, Gazette financière de Shanghai, 《上海金融志》, 上海, 上海社会科学院出版社, 2003, p. 365; Frederic Edward, *Currency, Banking, and Finance in China*, Washington, U. S. Government Printing Office, 1926, p. 94.*

Co<sup>349</sup>., Inc, installée en 1918 ; la Philippine National Bank installée en 1919, etc<sup>350</sup>. Ces banques américaines ont pour la plupart leur siège chinois à Shanghai, ce qui prouve la place financière importante de cette ville en Chine de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au XX<sup>e</sup> siècle.<sup>351</sup> D'autres banques des pays d'Europe ont aussi essayé de pénétrer sur le sol shanghaien, notamment la banque française, le Comptoir d'escompte de Paris, il vous sera démontré dans la troisième partie de ce chapitre.

Pour résumer, « Les banques étrangères qui sont installées à Shanghai s'occupent principalement de l'escompte des effets de commerce, de la vente et de l'achat des traites sur l'Europe et l'Amérique, des dépôts, comptes courants, prêts garantis, etc. »<sup>352</sup> Les banques étrangères sont généralement au service des commerçants étrangers, mais elles réalisent souvent d'importantes transactions commerciales avec le gouvernement chinois ou la municipalité, notamment sur des opérations d'emprunt et de prêt. Afin de réaliser des échanges commerciaux avec les Chinois, le rôle de comprador est indispensable voir même essentiel, ils sont impliqués dans tous les affaires entre les Chinois et les étrangers. C'est pourquoi dans la partie suivante, on parlera du rôle spécifique qu'ils ont joué ainsi que deux études de cas des deux plus grandes maisons de commerces de Shanghai<sup>353</sup> depuis son ouverture jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>349</sup> *Ibid*, Frederic Edward, *Currency, Banking, and Finance in China*, Washington, U. S. Government Printing Office, 1926, p. 98; L'American Express Co. était aussi une agence qui s'occupait des affaires de shipping à Shanghai. Voir Julean Arnold, *Miscellaneous Series -No. 84, Commercial Handbook of China*, Volume 1, Washington, Government Printing Office, 1919, pp. 196, 283, 597.

<sup>350</sup> Lo Chih-ping, *American Private Investments in China Before Sino-Japanese War, 1818-1937*, Academia Historica, Taipei, 1996, p.155-156; [Philippine National Bank \(pnb.com.ph\)](http://pnb.com.ph)

<sup>351</sup> Chi-ming Hou, *Foreign Investment and Economic Development in China, 1840-1937*, Routledge, 2000, pp. 52-58.

<sup>352</sup> *Ibid* note 341.

<sup>353</sup> Marie-Claire Bergère, *Histoire de Shanghai*, Fayard, Paris, 2002, [Histoire de Shanghai - Marie-Claire Bergère - Google Livres](#).

## III.2 LE RÔLE DE COMPRADOR, CLÉ DE LA RÉUSSITE DES ENTREPRISES ÉTRANGERÈS À SHANGHAI.

Le mot comprador vient du portugais, signifie acheteur<sup>354</sup>. Dans l'Empire chinois, à l'époque du commerce extérieur avec les étrangers, le comprador est un personnage très important.<sup>355</sup> Pour le décrire, le comprador est un natif formé à la comptabilité et au commerce<sup>356</sup>.

### III.2.1.1 Le début de l'apparition des compradores

Le métier du comprador est né à Canton, au temps de commerce entre les Portugais avec les Chinois. Au début de leur arrivée en Chine, ayant des difficultés de communication avec les commerçants chinois, les Portugais ont employé des gens qui parle les deux langues en tant que comptable ou négociant commercial de leur société commerciale. Par la suite, avec le développement de commerce extérieur, le rôle de comprador devient de plus en plus important. À part la fonction de comptable et négociant commercial qu'on vient de citer, il ajoute à ces fonctions celle de courtier. Il joue un rôle à la fois de l'acheteur et le vendeur pour la maison de commerce qu'il travaille. Le comprador est de manière générale quelqu'un qui possède une bonne situation financière locale.

Ce dernier emploie souvent une « équipe » pour travailler à son service. Par exemple, il emploie des coolies, des *house-boys* (les domestiques chinois à l'âge très jeune) pour charger et décharger les navires, et aussi un caissier ou schroff, dont son devoir est d'examiner toutes les espèces reçues et payées<sup>357</sup>. Quant à lui, il est responsable de toutes monnaies qu'il reçoit, il a donc l'intérêt à garantir le bon compte et l'authenticité de ces monnaies. Afin de reconnaître les pièces de monnaie une fois payées, chaque comprador a

---

<sup>354</sup> *Dictionnaire Larousse en ligne*, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/comprador/17767>; Marie-Claire Bergère, *Le mandarin et le compradore Les enjeux de la crise en Asie orientale*, Hachette Littératures, Paris, 1998, p. 9.

<sup>355</sup> *Ibid*, pp. 80-82.

<sup>356</sup> Voir Figure II.1 - Les compradores chinois vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>357</sup> *Report of the Joint Special Committee to Investigate Chinese Immigration*, February 27, 1877, Washington, Government Printing Office, p.1123 ; John Thomson, *Dix ans de voyages dans la Chine et l'Indo-Chine*, traduit de l'anglais par MM. A. Talandier et H. Vatemare, Paris, Hachette, 1877, p. 10.

un tampon, sur lequel il frappe son nom sur la face de la pièce, ainsi forme une forme de garantie lors des échanges.<sup>358</sup> Dans ses transactions, il reçoit des commissions des deux parties. Souvent, être comprador est synonyme de richesse. En fin, le comprador ne se limite pas à la simple tâche de commerce, il est indispensable dans toutes les transactions de domestiques et sociales également<sup>359</sup>. Ils s'engagent aussi à veiller sur la bonne conduite de tous les autres serviteurs envers leur employeur étranger.<sup>360</sup> Les maisons de commerce de toutes les nations l'emploient de façon indistincte.

Figure III. 2 - Les compradores chinois vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle



Source : Kaori Abe, *Chinese Middlemen in Hong Kong's Colonial Economy, 1830-890*, Routledge, 2019, page de couverture.

Le journaliste correspondant de *The Times* - George Wingrove Cooke (1814-1865), a évoqué dans ses écrits, le rôle de comprador chez les commerçants étrangers en Chine lors de son voyage à Hong Kong vers la fin des années 1850. Il écrit que « Chaque résident,

---

<sup>358</sup> John Robert Morrison, *A Chinese Commercial Guide : Consisting of a Collection of Details and Regulations Respecting Foreign Trade with China*, 1848, Canton, Office of the Chinese Repository, p.201.

<sup>359</sup> William Henry Seward, *William H. Seward's Travels Around the World*, New York, 1876, Appleton and Company, p.246.

<sup>360</sup> *Ibid* note 47.

qu'il soit marié ou célibataire, a son 'grand domo'<sup>361</sup>, son 'comprador'. Un Chinois à la longue queue et élégant, qui est son agent général, garde son argent, paie ses factures, fait tout son marketing, embauche son serviteur, et assure la sécurité de leur honnêteté et bien sûr le trompe sans pitié. L'avantage est qu'il ne permet à personne d'autre de le tromper... Et bien sûr ton comprador est un homme riche. Il vaut de 5 000 dollars à 40 000 (pour les maisons de commerce étrangers). Il y en a deux ici qui valent 100 000 dollars ».<sup>362</sup> Bien que ce que l'auteur a décrit soit un comprador de Hong Kong, de manière générale, tous les compradores ont à peu près le même profil dans tout l'Empire chinois.

### III.2.1.2 La continuité de travail des compradores

À l'ouverture de Shanghai, beaucoup de maisons de commerce se sont venues installer avec leur comprador de Canton. Le meilleur exemple de comprador cantonnais qui vient faire carrière à Shanghai est l'ancien daotai de Shanghai – Wu Jianzhang<sup>363</sup>. Wu vient d'une famille pauvre cantonnaise. À l'âge de vingt ans, il a travaillé comme domestique dans une maison de commerce étrangère à Canton. C'était un homme fort diligent et dynamique. Il a donc très vite appris à parler l'anglais. Petit à petit, en travaillant pour les Étrangers, il a accumulé des capitaux et est devenu riche. En 1840, il investit dans la société américaine Russell & Co., devint ainsi l'un des sept principaux actionnaires de cette société. En 1845, après l'ouverture de Shanghai par le traité de Nankin, Wu s'est rendu à Shanghai en tant que le comprador et actionnaire de la société Russell & Co. Il profite l'occasion pour ouvrir sa propre agence commerciale avec pour but à la fois le commerce du thé et de l'opium, ainsi que de mener à bien des opérations de banque locale chinoise. Avec le soutien des puissances étrangères, il devient tout d'abord le contrôleur de la douane de Jianghai ainsi que le daotai de Susong. Pendant son mandat, il continue à entretenir des relations étroites

---

<sup>361</sup> George Wingrove Cooke, *China and Lower Benga: Being « The Times » Correspondence from China in the Years 1857-1858*, London, Routledge, Warne, & Routledge, 1861, p. 57-58.

<sup>362</sup> *Ibid*

<sup>363</sup> Voir Chapitre I.3.2 Genèse de la Société des Petits Couteaux de Shanghai.

avec la société Russell & Co.<sup>364</sup> En dehors que les cantonnais, les négociants venus de Ningbo et du Jiangsu sont aussi très connus.

Un autre exemple de comprador très connu est Robert Ho Tung 何东爵士 (1862-1956)<sup>365</sup>. De vrai nom Robert Ho Tung Bosman, il était le principal comprador de Jardine Matheson & Co. à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.<sup>366</sup> Né d'un père juif néerlandais<sup>367</sup> et d'une mère chinoise originaire de Canton, Ho Tung se considérait plus Chinois qu'Anglais du fait de l'éducation classique chinoise qu'il avait reçu. En effet, il a été élevé par sa mère après le départ de son père à Londres en 1873. Le côté particulièrement brillant de son histoire est qu'il a réussi à se frayer un chemin singulier dans la société coloniale britannique, malgré les restrictions raciales de l'époque. Grâce à ses compétences linguistiques, il a tout d'abord travaillé pour la Douane de Canton en 1878 ; ensuite, dès 1881, il commença à travailler pour Jardine Matheson & Co. en tant qu'assistant junior. Son remarquable sens commercial et ses compétences professionnelles lui ont rapidement valu le poste de comprador dès 1883. Il démissionna de son poste de comprador général Jardine Matheson & Co. en 1990, cependant il continue à garder des liens très étroits avec Jardine.<sup>368</sup> Il a également créé sa propre entreprise, la société Ho Tung & Company, et a investi dans le transport maritime, le commerce, les médias, l'immobilier, etc. Il est devenu l'un des plus importants hommes d'affaires et philanthropes Hong Kongais. En L'Empire britannique l'a anobli en 1915 et 1955, et les gens l'ont surnommé le « Grand ancien de Hong kong ».

---

<sup>364</sup> Xu Dixin, Wu Chengming, *Zhongguo ziben zhuyi fazhan shi*, Beijing, Renmin chuban she, 2003, version en ligne dans China Economic History. 许涤新, 吴承明主编, 《中国资本主义发展史》, 北京, 人民出版社, 2003 年.

<sup>365</sup> Voir l'annexe III.1 sur Hotung.

<sup>366</sup> May Holdsworth, *Sir Robert Ho Tung: public figure, private man*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2022; W. H. Mrton Camron, W. Feldwick, *Present day impressions of the Far East and prominent and progressive Chinese at home and Abroad. The history, people, commerce, industries and resources of China, Hong Kong, Indo-China, Malaya and Netherlands India*, London, Globe encyclopedia Co., 1917, p. 582.

<sup>367</sup> Khoon Choy Lee, *Pionners of modern China: understanding the inscrutable Chinese*, River Edge, World Scientific Pub. 2005, p. 507.

<sup>368</sup> *175 Years of Looking to The Future*, Jardines, <https://www.jardines.com/sites/jardine-matheson-corp/files/jardine/newsroom/media-resources/pdf/book.pdf>



Figure III.3 – Portrait de Sir Robert Ho Tung



Source : <https://www.library.gov.mo/en/HTlib60/person/one-life>

### III.2.1.3 L'importance indispensable pour les étrangers dans le commerce en Chine

Si le commerce extérieur de la Chine a pu se développer à grande vitesse, si les sociétés étrangères ont pu s'installer en masse dans les villes portuaires de traité, c'est en effet pour une grande partie grâce aux compradors chinois. En effet ce sont eux les personnes réels qui développent et réalisent les affaires commerciales des marchands étrangers en Chine. Les Étrangers leur doivent beaucoup de reconnaissance. Le diplomate

et écrivain prussien Rodolphe Lindau (1829-1910)<sup>369</sup> avait un comprador à son service, lorsqu'il travaillait en Chine et au Japon en tant que correspondant pour l'Extrême-Orient de journal français *Revue des Deux Mondes* dans les années 1860 à son jeune âge.<sup>370</sup> Dans son mémoire de voyage, il raconte que son comprador, un certain chinois nommé Alloy, l'a convaincu de placer une somme d'argent pour acheter des maisons et des terrains à Shanghai et dans le voisinage de la concession anglaise tout juste après que les armées de Taiping ont pris les villes de Hangzhou en 1860. Alloy lui assure que ces propriétés de Shanghai doubleront, tripleront de valeur en très peu de temps, et qu'il ne faut pas rater cette occasion. Le résultat de son investissement est que Rodolphe réalise des « bénéfices énormes » lorsqu'il a revendu ses propriétés de Shanghai. Ainsi il écrit que : « mon comprador Alloy, celui-là, même qui est encore aujourd'hui à mon service, est un homme d'une intelligence peu ordinaire. Il est devenu riche chez moi, et il l'est devenu un peu à mon préjudice, en prélevant, comme le font tous ses collègues d'ailleurs, un squeeze, - espèce de pot-de-vin, - sur toutes les affaires qui lui ont passé par les mains. Cependant, je n'ai pas le droit de m'en plaindre, puisque c'est à son zèle, je l'avoue, que je dois la plus grande partie de ma fortune »<sup>371</sup>. Les compradores possèdent souvent des relations connectées partout à travers toute la Chine, ce qui constitue leurs sources d'informations. Les commerçants étrangers doivent compter sur eux pour trouver de bonnes affaires en Chine.

Être proche et travailler pour des maisons de commerce, mais tout en restant indépendant, et mener leurs propres affaires commerciales, ceci constitue une particularité de beaucoup de grands compradores. Les grands compradores sont souvent des commerçants réussis, comme ils gagnent des fortes commissions lorsqu'ils rapportent des affaires à ceux qui l'emploie, ils possèdent donc de forts capitaux eux-aussi. Par exemple un grand comprador très connu de Shanghai, à savoir Zhu Baosan (1848-1926) 朱葆三, il dirigeait sa propre maison de commerce dénommée Xinyu, dans le domaine de commerce

---

<sup>369</sup> Rainer Hillenbrand, *Das erzählerische Werk Rudolf Lindaus. Mit einer Bibliographie*, Lang, Frankfurt am Main u.a., 2005.

<sup>370</sup> Rodolphe Lindau, *Un voyage autour du Japon*, Paris, Hachette, 1864, p.4.

<sup>371</sup> Rodolphe Lindau, « Peines Perdues Souvenir d'un séjour au Japon », *Revue des Deux Mondes*, Tome quatre-Vingt-Dix-Huitième, Paris, Bureau de la Revue des Deux Mondes, 1872, pp. 950-953.

d'import-export. Pendant le temps où il dirige Xinyu il occupe également plusieurs postes importants de nature différente. Vers l'âge de soixante ans, il est ainsi comprador pour le compte de la société Liddell Brothers & Co. (英商平和洋行)<sup>372</sup>, directeur de la Compagnie d'assurance-vie Hua'an (华安人寿保险公司), directeur de la Compagnie d'assurance eau et incendie Huaxing (华兴水火保险公司), directeur de la Banque Tongzhou, de la Compagnie d'Aviation Française d'Orient<sup>373</sup>, etc. Il a même été élu président de la chambre de commerce de Shanghai, il s'agit donc un personnage de première importance à Shanghai au début du XX<sup>e</sup> siècle.<sup>374</sup>

Afin de fournir des exemples plus concrets de maisons de commerce, de leur mode de développement, de leur champ d'activité, et de leur relation avec leurs compradores, il semble intéressant de considérer deux études de cas de deux, celles des deux plus grandes maisons de commerce de Shanghai du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle au début du siècle suivant. Il s'agit en l'occurrence de la société britannique Jardine Matheson & Co<sup>375</sup> et la société américaine Russell & Co.<sup>376</sup>

### **III.2.2.1 Jardine Matheson & Co. et la construction d'un empire commercial en Chine.**

S'il existe un mythe commercial des entreprises étrangères en Chine, le Groupe Jardine Matheson en fait certainement partie. Elle a été fondée en 1832 sous la raison

---

<sup>372</sup> Xiong Yuezhi, *Shanghai urban life and its heterogeneous cultural entanglements*, Leiden, Brill, 2022, pp. 257-258; *The Chinese Economic Bulletin*, The Chinese Government Bureau of Economic Information, No. 156, February 16, 1921, p. 114.

<sup>373</sup> Frédéric Lombard, *Paris-Saïgon dans l'azur La ligne impériale d'Extrême-Orient (1926-1954)*, Les Indes savantes, Paris, 2020.

<sup>374</sup> *Ibid* ; Zhang Ning, *Culture Translation, Horse Racing, Greyhound Racing, and Jai Alai in Modern Shanghai*, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo, zhuankan 104, 2019, p.113-114 ; Zhang Baozhong, Yu Chen, Chen Jun, *Zhonghua Shang Wenhua*, Beijing, Beijing Book Co., 2018.

<sup>375</sup> *Jardine, Matheson & Company, an historical sketch: being an account to show the circumstances in which the company came into being and how it was consolidated over the last century*, Hong Kong, Jardine, Matheson & Co., 1960; Robert Blake, *Jardine Matheson, Traders of the Far East*, Weidenfeld & Nicolson, London, 1999; Alain Le Pichon, *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, OUP/British Academy, 2006; Geoffrey Jones, *Merchants to Multinationals: British Trading Companies in the Nineteenth and Twentieth*, New York, Oxford University Press.

<sup>376</sup> Arthur Power Dudden, *American Empire in the Pacific: From Trade to Strategic Balance, 1700-1922*, London, Routledge, 2004.

sociale de société Jardine Matheson & Co. à Canton par (1784 – 1843) et James Matheson (1796 – 1878).<sup>377</sup> Devenue le Groupe Jardine Matheson après 1906, et cette société à continuer à exister jusqu'à nos jours. Elle fait même partie de la liste Fortune Global 500<sup>378</sup> par l'importance de son chiffre d'affaires. Les deux fondateurs sont tous des négociants écossais. William Jardine a fait des études de médecine, et a obtenu son diplôme de chirurgien à l'âge de dix-huit ans. Par la suite, de 1803 à 1814, il a travaillé, toujours en tant que chirurgien, à bord d'un navire appartenant à la Compagnie des Indes Orientales<sup>379</sup>. Pendant ces années de travail chez l'*EIC*, il a profité de son « privilège de cargaison », ce qui consiste à une quantité d'espace de cargaison appropriée à son rang, pour faire du commerce des épices à son propre compte. En 1817, il démissionne de chez l'*EIC* et devient un commerçant indépendant. James Matheson quant à lui, est fils d'un capitaine de navire. Peu de temps après avoir quitté l'université d'Edinburgh, en 1817, il a accepté un poste dans la société commerciale de son oncle, la société Mackinton & Co située à Calcutta<sup>380</sup>. Tout juste un an après, il quitte son oncle et arrive à Canton, devient un commerçant indépendant spécialisé dans le trafic de vente de l'opium.

### **III.2.2.2 La fondation de la société Jardine Matheson**

En 1825 et 1828, William Jardine et James Matheson rejoignent respectivement la fameuse maison de commerce de Canton de l'époque, la société Magniac & Co.<sup>381</sup>, devient ainsi partenaire important de travail.<sup>382</sup> Le commerce de l'opium est jusqu'à alors encore interdit en Chine, certes il peut rapporter rapidement des bénéfices, cependant les risques sont nombreux également. Au début des années 1830, un accident maritime a provoqué d'importante perte pour la société de maisons de commerce., elle ne s'est jamais remise de ses pertes. Ainsi en 1832, la société Magniac & Co. a fait faillite, et a définitivement fermé

---

<sup>377</sup> Robert Blake, *Jardine Matheson, Traders of the Far East*, Weidenfeld & Nicolson, London, 1999, p.29.

<sup>378</sup> Le Groupe Jardine Matheson est classé au rang 301 en février 2021 sur la liste de Fortune Global 500. [www.fortune.com/company/jardine-matheson/global500](http://www.fortune.com/company/jardine-matheson/global500).

<sup>379</sup> Philippe Haudrière, *Les compagnies des Indes orientales : trois siècles de rencontres entre Orientaux et Occidentaux, 1600-1858*, Desjonquères, Paris, 2006.

<sup>380</sup> Michael Greenberg, *British Trade and the Opening of China 1800-1842*, Cambridge, Cambridge University Press, 1969, p. 39.

<sup>381</sup> Jacques Charbonnier, *L'assurance en Chine*, Books on Demand, 2009, p. 40.

<sup>382</sup> *Ibid.*, note 267, p.33-38.

sa porte.<sup>383</sup> Face aux énormes profits du commerce de l'opium, les deux Ecossais, William et James décident de créer ensemble à leur tour, le 1<sup>er</sup> juillet 1832, la société Jardine Matheson & Co., ainsi commence, le début de leur légende commerciale.<sup>384</sup>

La réussite de la société Jardine Matheson est prévisible dès le début de leur fondation. Car elle entretient dès le début, des relations étroites avec la bourgeoisie industrielle et commerciale Anglais de l'Angleterre. Par exemple, Le débuté britannique de Chichester et Midhurst – John Abel Smith (1802-1871)<sup>385</sup>, a été l'un des partenaires fondateurs de Jardine Matheson & Co. En plus de ses fonctions politiques, John Abel Smith est également un banquier londonien. Il entretient en plus, une relation étroite avec le vicomte Palmerston<sup>386</sup> dans les années 1839 lorsque ce dernier exerçait la fonction de Secrétaire aux Affaires étrangères.<sup>387</sup> À part les appuis des hommes politiques, la société Jardine Matheson & Co., réalise également d'importants échanges commerciaux avec les industries de cotonnade de Manchester, en créant un département spécial pour les ventes de ces produits.<sup>388</sup> En aidant à développer le commerce et les industries de leur pays matrimonial, ils obtiennent en retour des appuis de leur gouvernement pour leurs affaires . On peut dire que les fondateurs de Jardine Matheson ont réussi à tisser des liens de collaboration étroite entre les hommes politiques, financières, commerciaux et industrielles

---

<sup>383</sup> Zheng Hongtai, Gao Hao, *Baishou xingjia : Xianggang Jiazu yu Shehui : 1841 - 1941*, Beijing, Zhonghua Gongshang Lianhe Chubanshe., 2018, version kindle. 郑宏泰, 高皓, 《白手兴家: 香港家族与社会: 1841-1941》, 北京, 中华工商联合出版社, 2018.

<sup>384</sup> Sur la Société Jardin Matheson & Co, les ouvrages spéciaux et documentations sont relativement abondantes. A voir, Curzon, W. E. Cheong, *Mandarins and Merchants: Jardine, Matheson & Co., a China Agency of the Early Nineteenth Century*, Curzon Press, 1979.

<sup>385</sup> Alain Le Pichon, *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, OUP/British Academy, 2006, pp. 29-32, 42-46, 239.

<sup>386</sup> Henry John Temple (1784-1865), homme d'Etat britannique, deux fois premier ministre du Royaume-Uni entre 1855 et 1865. Voir The Hon. Evelyn Ashley, *Life of Henry John Temple, Viscount Palmerston, 1816-1865* 2 vols, London, R. Bentley, third edition, 1877 [The Life of Henry John Temple, Viscount Palmerston: 1846-1865 - Evelyn Ashley - Google Livres](#); De Ferdinand de Lesseps, *Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire du canal de Suez : sér. 1861-1864*, Paris, Didier et Cie, 1879, pp. 120 – 125, [Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire du canal de Suez: sér ... - Ferdinand de Lesseps - Google Livres](#) . Dans ce livre, sont recueillis plusieurs correspondances entre lord Palmerston et lord Russell concernant le canal de Suez. Ce qui prouve l'existence d'une relation très étroite entre ces deux personnes.

<sup>387</sup> Alain Le Pichon, *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, Oxford University Press, 2006, pp. 379-380.

<sup>388</sup> Chen Ningsheng, Zhang Xueren, *Xianggang yu Yihe Yanghang, Lishi de Huigu ji youguan Yihe yanghang yiwen liangzhong*, Wuhang Daxue chubanshe, 1986, p. 6-7, 陈宁生, 张学仁编译, 《香港与怡和洋行-历史的回顾及有关怡和洋行译文两种》, 武汉大学出版社, 1986.

de leur pays-mère avec leur entreprise située en Extrême-Orient. Ceci leur permet de créer un réseau géant, et d'obtenir des appuis partout.

### III.2.3.1 Les clés des réussites de la société

La société Jardine Matheson mène une politique de développement extrêmement moderne. Un autre point important à citer est qu'au début de sa fondation, « la famille » est un aspect de valeur important pour eux, et ce qui rend encore plus fort et uni l'entreprise. En effet, la direction de la société Jardine Matheson est composée des membres de famille respective de William Jardine et de James Matheson. Deux neveux de la famille Jardine et deux autres neveux de la famille Matheson entrent plus tard tous au sein de cette entreprise. Travailler entre famille et la notion de travailler pour soi, donnent à cette société britannique les performances d'une entreprise familiale.<sup>389</sup> Cependant les Jardine et les Matheson forment une équipe cohérente, forte, tant du point de vue de l'organisation que du développement.

La deuxième clé de leur réussite consiste à leur bonne organisation et forts investissements matériels dans leur commerce en Chine. Afin de garantir leur commerce maritime, la société Jardin Matheson déploie des navires de commerce performants et sécurisés dans tous leurs points de base commercial, et des personnels professionnels et efficaces sont également employés. Auguste Haussmann (1815 – 1874)<sup>390</sup>, envoyé en Chine en 1844 par la Chambre de commerce de Mulhouse, il accompagne la mission Théodore de Lagrenée comme représentant des intérêts de l'industrie textile alsacienne. Dans son livre *Voyage en Chine, Cochinchine, Inde et Malaisie* publié en 1848, il nous a donné le témoignage parfait de comment la société Jardine Matheson & Co. mène leur commerce d'opium en Chine. Ainsi, il écrit :

« On voit que le commerce de l'opium est une source féconde de richesses pour les quelques maisons puissantes qui peuvent l'exploiter sur une grande

---

<sup>389</sup> Jozef Lievens, *La gouvernance dans les entreprises familiales, Les clés du succès*, Racine, 2006.

<sup>390</sup> Numa Broc, *Dictionnaire des explorateurs français du XIX<sup>e</sup> siècle*, T.2, Asie, CTHS, 1992, p. 239 ; François Pouillon, *Dictionnaire des orientalistes de langue française*, Karthala Éditions, 2012, p. 887

échelle...etc. On cite des fortunes colossales dues à ce trafic. La maison Jardine Matheson et Ce, par exemple, passe pour avoir gagné en vingt ans 75 millions de fr. par l'opium. Elle emploie sans cesse cinq navires à en effectuer le transport de l'Inde en Chine. L'Un de ses *clippers*, de 285 tonneaux, a, dit-on, une marche supérieure à celle des meilleurs navires de guerre. Cette maison entretient, en outre, pour la vente de l'opium ; un bâtiment qui stationne à Wusong, un à Namou, un à Amoy, un à Tchimaou, un à Fouzhou, un à Macao, un à Whampou et un à Hong Kong. Quatre ou cinq autres bâtiments, portant son pavillon, sont continuellement en route entre Hong Kong et la côte. Les *clippers* ont généralement un armement assez respectable en pièce de 9. Leurs capitaines sont des gens parfaitement versés dans le métier de marin, bien élevés, hospitaliers et d'un courage à toute épreuve. »<sup>391</sup>

Grâce au trafic de l'opium, la société Jardine Matheson & Co. réussit à accumuler un capital commercial considérable qu'elle puisse par la suite investir dans différents secteurs de commerce et de finance. En 1858, suite à la signature du traité de Tianjin, la vente de l'opium est égalisée dans l'Empire chinois. Le commerce de l'opium est devenu plus fort que jamais dans les années 1860. Entre 1863 à 1864, le chiffre d'affaires total de la société Jardine Matheson atteint à 1 223 millions de taël, dont le chiffre de vente de l'opium atteint à 732 millions de taël, ce qui représente à plus de la moitié de leur chiffre d'affaire total.<sup>392</sup> L'ouverture et le développement du marché s'accompagne aussi de l'accroissement des concurrences. L'égalisation du commerce de l'opium fait que Jardine Matheson n'est plus les seuls à y gagner de l'argent. Par exemple, la société E. D. Sassoon & Co. ancien grand commerçant-négociant en Inde et qui émerge à Shanghai dans les années 1860, et qui s'y impose comme le nouveau géant du commerce de l'opium à Shanghai.<sup>393</sup> Bien que la maison Jardine Matheson soit impliquée dans presque tous les types de commerce (de la soie, du thé, des cotonnades, et des objets précieux, ... etc.), mais

---

<sup>391</sup> Auguste Haussmann, *Voyage en Chine, Cochinchine, Inde et Malaisie*, Tome 3, Paris, G. Olivier, 1848, pp. 92-93.

<sup>392</sup> Liu Shiping, *Yanghang Zhiwang, Yihe yu tade Shangye Diguo*, Beijing, Zhongxin chubanshe, 2010, p. 133, 刘诗平著, 《洋行之王: 怡和与它的商业帝国》, 北京, 中信出版社, 2010.

<sup>393</sup> Taras Grescoe, *Shanghai La Magnifique, Grandeur et décadence dans la Chine des années 30*, Noir sur Blanc, 2019, version Google Livres.

le développement d'autres secteurs devient nécessaire et urgent. Jardine Matheson a été engagé dans une activité bancaire primitive dès le début de ses opérations. Les importants bénéfices en espèces tirés du commerce de l'opium permettent à cette société de traiter et de mener des opérations de change bien avant les ouvertures respectives des banques spécialisées.

### **III.2.3.2 Les filiales de la société Jardines Matheson & Co.**

En 1863, Jardine Matheson a créé sa propre banque, l'Ewo Bank<sup>394</sup>, pour financer les exportations et prêter de l'argent aux commerçants chinois. À l'époque, les taux d'intérêt commerciaux locaux en Chine étaient généralement supérieurs à 12 %. Jardine Matheson a utilisé tous les capitaux à sa disposition pour accorder des prêts à des taux de 3 à 5 % inférieurs aux taux d'intérêt locaux. Cependant, les prêts proposés par Jardine Matheson à cette époque étaient généralement à court terme et de petits montants. Mais des exceptions ont pu exister. En raison des profits considérables tirés de l'activité de transfert de fonds, à partir au milieu des années 1860, les activités bancaires et financières de la société Jardine Matheson deviennent plus rentables que le commerce de l'opium. L'évolution des nouvelles technologies de transport, telles que les paquebots ; l'ouverture de Canal de Suez en 1870<sup>395</sup> ainsi que l'évolution de moyen de communication par le télégraphe, ont rendu le modèle original du commerce maritime entre l'Europe et l'Asie moins rentable qu'avant. Progressivement, les services bancaires et financiers sont devenus les principales activités de l'entreprise à la place de commerce maritime classique.

---

<sup>394</sup> Jardine Matheson & Co. prônait au début la position de contre à propos de la fondation de Hong Kong and Shanghai Banking Corporation, c'est la raison pour laquelle elle a fondé l'Ewo Bank avec comme principal investisseur, Ekee, un marchand de la soie de Shanghai. Voir Edward Le Fevour, *Western Enterprise in Late Ch'ing China, A Selective Survey of Jardine, Matheson and Company's Operations, 1842-1895*, Cambridge, Harvard University Press, p. 140.

<sup>395</sup> Caroline Piquet, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Perrin, 2009 ; Caroline Pichet, *La Compagnie du canal de Suez : une concession française en Egypte, 1888-1956*, Paris, PUPS, 2008 ; Charles Jaeger, *Le Canal de Suez et la Compagnie de l'extrême Orient*. Paris, Librairie du Petit Journal, 1865 ; *L'Économiste français : journal hebdomadaire*, Volume 2 ; Volume 10, Paris, Imprimerie Centrale des chemins de fer, samedi 8 juillet 1882, numéro 27, p.33.



Un autre secteur que la société Jardine et Matheson a investi en masse est le secteur de transport ainsi que l'industrie maritime, entendu au sens anglo-saxon du terme.<sup>396</sup> Cependant, ayant pris du retard par rapport à une autre maison de commerce dans ce domaine, la société américaine Russell & Co, la maison Jardine Matheson & Co n'a pu conserver sa place leader sur ce marché durant les années 1865 à 1875. Néanmoins, après avoir changé de stratégie commerciale, elle réussit à reconquérir sa position sur le marché de transport vers la fin de l'année 1879. Il est plus intéressant maintenant de faire une étude comparée entre ces deux sociétés, en prenant en compte les différentes étapes de leurs développements respectifs.

Figure III.4 - **Jardine, Matheson & Co. : bâtiment principal à Shanghai en 1917.**



Source : Cameron, W. H. Morton, *Present day impressions of the Far East and prominent and progressive Chinese at home and abroad. The history, people, commerce, industries and resources of China, Hong Kong, Indo-China, Malaya and Netherlands India*, London, Globe encyclopedia Co. 1917, p. 388.

<sup>396</sup> Carol Matheson Connell, *A Business in Risk, Jardine Matheson and the Hong Kong Trading Industry*, Westport, Greenwood publishing group, 2004, p. 4.

### III.3 LA SOCIÉTÉ RUSSELL & CO., « LE CHEVAL NOIR »<sup>397</sup> QUI SE DISTINGUE SUR LE MARCHÉ DE COMMERCE SHANGHAIEN

La société Russell & Co. est la plus grande et la plus importante maison de commerce américaine dans l'Empire Chine des années 1840 jusqu'à sa fermeture en 1891.<sup>398</sup>

#### III.3.1 Aux origines de la création de la maison de commerce Russell & Co.

Russell & Co. a fondée par Samuel Russell (1789-1862)<sup>399</sup> en 1824 à Canton. Le fondateur, Samuel Russell, a commencé une carrière de commerçant dès son jeune âge. Il a travaillé d'abord en tant que commis et ensuite comme super-cargo<sup>400</sup> pour quelques voyages commerciaux à Malaga. Puis, il reçoit une offre de poste de commis émanant de la société MM. B. & T. C. Hoppin, de Providence, et a continué à travailler avec eux jusqu'à ce qu'il conclue un partenariat avec la société MM. E. Carrington & Co., Cyrus Butler et B. & T. C. Hoppin. Ils ont signé un contrat le 26 décembre 1818, pour une durée de Cinq ans, avec mission de devenir agent commercial en Chine au nom de la société Samuel Russell & Co. À la fin de leur contrat en d'année 1823, Samuel Russell crée sa propre entreprise en janvier 1824 sous la dénomination la société Russell & Co<sup>401</sup>. Comme au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les maisons de commerces de l'*EIC* occupe la majeure partie du

---

<sup>397</sup> L'expression chinoise 黑马 se traduit littéralement par « le cheval noir » en français. Dans un contexte informel, cette expression est utilisée pour décrire une personne ou une entité qui réussit de manière inattendue ou qui surprend tout le monde avec ses réalisations.

<sup>398</sup> Les sources manuscrites concernant la société Russell & Co., sont conservées et disponible aux consultations publiques au Library of Congress. Le fond de ces archives est très volumineux, il consiste à plus de 3900 éléments, 12 conteneurs, 10 bobines de microfilm et 5 pieds linéaires. Voir <http://hdl.loc.gov/loc.mss/eadmss.ms010075>.

<sup>399</sup> Henry Whittemore, *History of Middlesex county, Connecticut, with biographical sketches of its prominent men*, New York, Beers & Co., 1884, pp. 169-171; Jacques M. Downs, *The Golden Ghetto: The American Commercial Community at Canton and the Shaping of American China Policy, 1784-1844*, Bethlehem, Lehigh University Press, 1977.

<sup>400</sup> À l'époque du commerce mercantiles, les navires naviguaient avec une grande variété de cargaisons à écouler dans différents ports. Un officier était spécialement chargé de la gestion et de la vente des marchandises expédiées par les marchands, il était appelé le Supercargo. Voir W. H. G. Kingston, *James Braithwaite, Supercargo*, London, Athelstane e-Books, 1880, pp. vii-viii. Selon Alain Le Pichon, il ajoute dans la définition de Supercargo que cette personne était la capitaine de navire appartenant à l'*East India Company*. Voir Alain Le Pichon, *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, Oxford University Press, 2006, p. 582.

<sup>401</sup> Robert Bennet Forbes, *Personal Reminiscences*, Boston, Little Brown, 1882, pp. 337-338.

marché commercial chinois, la maison Russell a commencé un leur business dans un contexte peu favorable. Elle s'implique alors surtout dans le commerce de la soie et du thé.

À cette époque, très peu de marchands étrangers ne participent pas au commerce de l'opium en Chine. Mais il existe des exceptions : la maison de commerce Olyphant & Co.<sup>402</sup> en est une. Son fondateur, un marchand newyorkais<sup>403</sup> – David W. C. Olyphant (1789-1851)<sup>404</sup>, est formellement opposé à la vente de l'opium. Peut-être par la profonde foi religieuse ou bien par la peur de s'en prendre dans ce commerce prohibé par le gouvernement chinois, en tout cas, la société Olyphant & Co. n'est pas impliqué dans le trafic de l'opium. Après 1822, la maison Russell & Co. décide d'arrêter de leur commerce de vente de l'opium également, pour ne plus mener enfin que des commerces légaux en Chine. Les attitudes adoptées par ces commerçants Américains leur ont gagné la bienveillance et la confiance du gouvernement chinois. Ainsi, lorsque la première guerre de l'opium qui éclate en 1839 à Canton, les divers commerces de ces marchands américains ne sont pas affectés ; au contraire, le contexte de l'époque a même favorisé leur commerce en Chine.<sup>405</sup> Trois ans après l'ouverture de Shanghai en 1843, la société Russell & Co. transfère le centre de son commerce de Canton à Shanghai. Au début de l'établissement de relations diplomatiques sino-américaine, contrairement aux Britanniques, dont les représentants diplomatiques en Chine sont souvent des personnalité politiques, mais qui pour certains, peuvent être impliqué dans les affaires commerciales ; l'agent consulaire des États-Unis, est toujours élu parmi les marchands américains résident en Chine, constituant ainsi un officier commercial.<sup>406</sup> Jusqu'en 1849, « ce dernier ne recevait aucun salaire de son gouvernement, seulement il était autorisé à percevoir des honoraires sur les affaires qu'il négociait pour ses compatriotes, tout en faisant le commerce pour son propre compte ».<sup>407</sup>

---

<sup>402</sup> « Olyphant & Co.'s faillure », *The New York Times*, December 9, 1878, [81737675.pdf \(nytimes.com\)](https://www.nytimes.com/1878/12/09/olyphant-co-failure)

<sup>403</sup> *Commercial and Financial Chronicle, Hunt's Merchants Magazine, A Weekly Newspaper*, volume 28, New York, National News Service, 1879, p.78.

<sup>404</sup> David Shavit, *The United States in Asia: A Historical Dictionary*, New York, Greenwood Publishing Group, pp. 373-374.

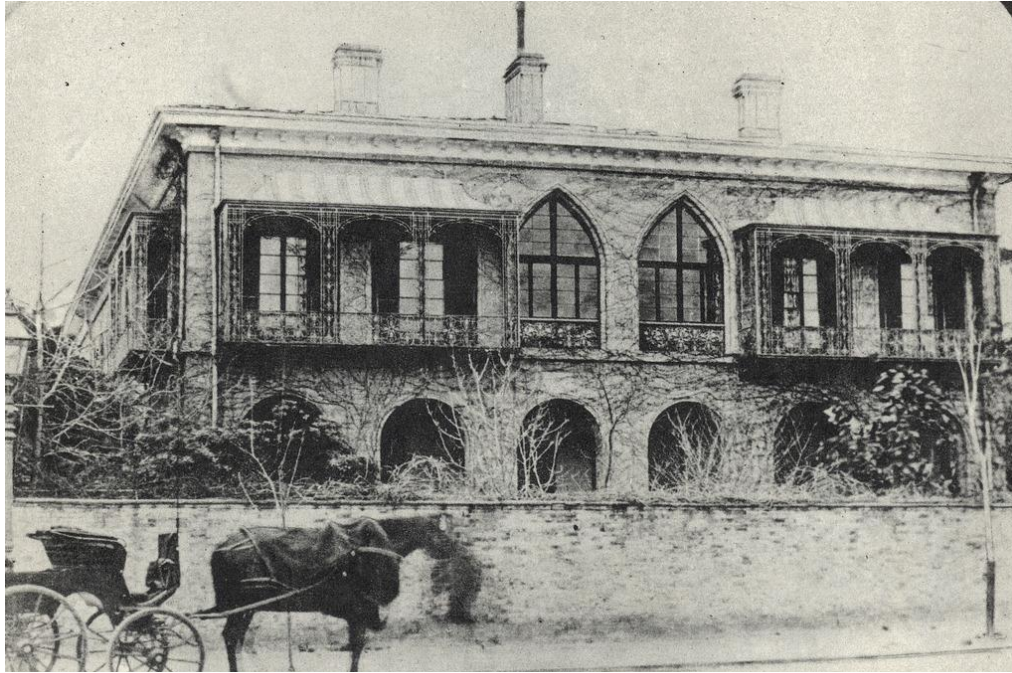
<sup>405</sup> Lo Chih-Ping, *American Private Investments in China Before Sino-Japanese War, 1818-1937*, Taipei, Academia Historica, 1996, p. 33- 34.

<sup>406</sup> J. F. Davis, *La Chine, ou Description Générale*, ouvrage traduit de l'Anglais par A. Pichard, Tome premier, Bruxelles, Société Belge de Librairie, 1838, p. 85.

<sup>407</sup> *Ibid.* Cet écrit date de 1838, on peut dire que jusqu'à cette époque, les consuls américains basé en Chine n'est pas payé par son gouvernement. Cependant, à partir de 1849, lorsque la concession américaine de

En 1849, à l'établissement de la concession américaine à Shanghai, le premier consul américain John Noble Alsop Griswold (1822-1909)<sup>408</sup>, est justement un agent commercial de la maison Russell & Co., et ce dernier exerce cette fonction jusqu'en 1854.<sup>409</sup>

**Figure III.5 - Le siège de la société Russell & Co. À Shanghai en 1880.**



Source : Chen, Congzhou, Zhang, Ming (eds), *Shanghai jindai jianzhushi gao* 上海近代建筑史稿 (1988), p. 45.

Autre que Griswold, de 1850 à 1854, le vice-consul américain de Shanghai - Edward Cunningham (1823-1889), avait aussi travaillé pour la société Russell & Co du 1845 à 1949.<sup>410</sup> Cette dimension de « représentant étatique » favorise et officialises-en d'une manière générale les entreprises américaines, spécialement la société Russell & Co. à se développer en Chine. Après l'installation de la société Russell & Co. en 1846 à Shanghai, la société recommence à vendre de l'opium. Elle dispose d'une flotte de clipper à vol

---

Shanghai s'est installée, les diplomates américains reçoivent un salaire payé par leur gouvernement. Cette somme varie en fonction de poste. Par exemple, le salaire annuel de Charles W. Bradley, consul de Amoy en 1849 s'élève à 500 dollars, alors que le consul de Shanghai à la même année est payé de 1000 dollars. Voir United States, Department of the Treasury, *An Account of the Receipts and Expenditures of the United States*, Treasury Department, 1849, p. 72.

<sup>408</sup> Joseph Alfred Scoville, *The Old Merchants of New York City*, New York, Thomas R. Knox & Co., 1863, pp. 160-161; "John N. A. Griswold Dead", *The New York Times*, September 14, 1909.

<sup>409</sup> *Anglochinese Calendar for the year 1845*, Office of the Chinese Repository, 1845, p.110.

<sup>410</sup> David Shavit, *The United States in Asia: A Historical Dictionary*, New York, Greenwood Press, 1990, p.116.

rapide<sup>411</sup>, dont trois assurent des liaisons régulières entre Shanghai, Hong Kong et l'Inde. Quatre autres *clippers* opèrent au large des côtes chinoises. De plus, sur la bouche du fleuve Wusong, la compagnie y amarre des barges qui peuvent utiliser pour le stockage de l'opium. Avec la société Jardine Matheson & Co. et la société Dent & Co., elles forment les trois plus grandes maisons de commerces étrangères à Shanghai.<sup>412</sup> Le traité de Tianjin de 1858 a ouvert aux commerçants étrangers le droit de circulation et de commerce par les rivières et fleuves à l'intérieur de la Chine, et le port de Shanghai devient le centre de rassemblement et de départ des autres villes chinoises. Les Commerçants américains sont les premiers à voir l'énorme potentiel commercial de ce marché de transport en Chine intérieure. Les premiers navires qui circulent sur le fleuve Yangzi appartiennent pour une grande partie aux compagnies de navigation américaines. Par exemple la société d'Augustin Heard & Co, la société Olyphant & Co. ainsi que la société Russell & Co.<sup>413</sup>

### III.3.2 La stratégie commerciale de Russell & Co. En Chine

Face à l'apparition de nombreuses concurrences commercial grâce au développement de la ville de Shanghai vers la fin des années 1850, début 1860, en 1861, la maison Russell a remarqué une baisse de chiffre d'affaires. A ce moment-là, un associé junior de la société Russell & Co., Edward Cunningham (1823-1889),<sup>414</sup> a eu l'idée de changer la stratégie commerciale de l'entreprise. Il veut passer le statut de l'entreprise de commerce traditionnel à celui de la plus grande entreprise de transport maritime en Chine. En Février 1862, Cunningham écrit au chef d'entreprise de la société Russell & Co. Paul Sieman Forbes<sup>415</sup> qui habite à New York. Décidant que cette entreprise nécessiterait un capital bien supérieur à celui utilisé par Russell & Co. dans son activité de commissionnaire. Paul Sieman Forbes,

---

<sup>411</sup> Les *clippers* à vol rapide sont des voiliers à découpe franche, ils sont minces et allongés. Les Chinois les appellent de 飞剪船, signifiant littéralement bateau à ciseaux volant. Ce nom vient de sa forme effilée à l'avant, qui se projette en pointe, créant une image de ciseaux avec son reflet sur la surface de l'eau. Voir chapitre VI.2.2 Les *clippers* européens : les ciseaux de la mer.

<sup>412</sup> Wang Chuifang 王垂芳, *Yangshang shi, Shanghai 1843-1956* 《洋商史 上海 1843-1956》, Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe 上海社会科学院出版社, 2007, P.119

<sup>413</sup> *Consulat Reports, Commerce, Manufactures, etc.* Vol, LIV, 1897, Washington, Government Printing Office, p. 26.

<sup>414</sup> Ji Zhaojin, *A History of Mordern Shanghai Banking; The Rise and Decline of China's Financial Capitalism*, New York, M. E. Sharpe, 2003, p. 61.

<sup>415</sup> A partir de 1858, Paul Sieman Forbes prend la direction de Russell & Co. Voir Wang Chuifang, *Shanghai Yangshang shi 1843-1956*, Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe, 2007, P.66.

a rejeté le projet en faveur d'investissements plus lucratifs et plus sûrs aux États-Unis. Cunningham a ensuite démontré ses capacités de promotion en levant les capitaux nécessaires en Chine.

En mars 1862, après les efforts d'Edward Cunningham, il réussit à lever un fonds d'un million de taëls pour créer la compagnie maritime qu'il souhaite. Le 27 mars, il inaugure la fondation de Shanghai Steam Navigation Company.<sup>416</sup> En tant que la plus grande actionnaire de cette compagnie, la société Russell & Co. devient son principal gestionnaire. Il est important de signaler que dans cette opération de lever de fonds, beaucoup de commerçants chinois ont placé leurs capitaux dedans, et sont devenus copropriétaires avec les étrangers fondateurs.<sup>417</sup> Ainsi la Shanghai Steam Navigation Company devient la première grande entreprise maritime à laquelle est associés Étrangers et Chinois. L'entreprise a fait construire aux États-Unis plusieurs steamer fins pour sillonner sur le Yangzi et la côte chinoise.<sup>418</sup> De la même année, au mois de juin, la maison Russell & Co. crée la une compagnie d'assurance, la Yangzi Insurance Association afin de compléter leur service dans le domaine de transport maritime.<sup>419</sup> Avec tous les moyens déployés, la Shanghai Steam Navigation Company devient rapidement la plus grande compagnie maritime de Shanghai. Entre 1865 à 1866 beaucoup entre eux ont fait faillit, dont à la fin de leur liquidation, elles ont vendu leur steamer à la société Russell & Co. Entre 1866 et 1872, la société a réalisé un bénéfice de 700 000 à 800 000 taëls par an. Son capital social de la société est passé d'un million de taëls en 1866 à 2,25 millions ; Le nombre de ses navires est passé de 12 en 1867 au nombre de 18 en 1872.<sup>420</sup> Pendant plus de dix ans, la Shanghai Steam Navigation Company dominait les eaux de Yangzi.<sup>421</sup> La

---

<sup>416</sup> George Henry Preble, *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, Philadelphia, L. R. Hamersly & Co. 1895, p. 269; Anne Reinhardt, *Navigating Semi-colonialism: Shipping, Sovereignty, and Nation Building in China, 1860 -1937*, Leyde, Brill, 2020, p. 67.

<sup>417</sup> Hao Yanping, *The Commercial Revolution in Nineteenth Century China*, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1991, p. 277.

<sup>418</sup> J. W. Maclellan, *The Story of Shanghai, from the Opening of the Port to Foreign Trade*, Shanghai, The North China Herald Office, 1889, p. 51.

<sup>419</sup> Liu Shiping 刘诗平著, *Yanghang Zhiwang, Yihe yu tade Shangye Diguo 《洋行之王：怡和与它的商业帝国》*, Beijing, Zhongxin chubanshe 中信出版社, 2010, pp. 137-138.

<sup>420</sup> Wu Lingjun 吴翎君, *Internationalisation des grandes entreprises américaines et de la Chine moderne 《美国大企业与近代中国的国际化》*, Taipei 台北, Lianjing chuban gongsi 联经出版公司, 2012, p. 74.

<sup>421</sup> *Ibid.*

plupart de ses entreprises concurrentes américaines n'ont pas réussi à l'égaliser à cette période.

Autre que le secteur de transport maritime, de l'assurance, et du commerce, la société Russell & Co. s'investit également dans la communication de télégraphe. En 1863, elle collabore avec la société Dent & Co et 26 autres sociétés, créé en partenariat la Compagnie de chemin de fer de Shanghai- Suzhou<sup>422</sup> ; dans la première moitié de 1868, la compagnie a mis en place une voie télégraphique privée de 2,5 km entre son siège de Hongkou à Shanghai jusqu'au-devant les quais de Jinliyuan de la concession française ; enfin, en 1879, Russell & Co a fondé une usine de soierie, en employant plus de 1100 personnes.<sup>423</sup> Les recettes de cette réussite sont simple : constituer et entretenir un solide réseau politique, commercial et financier ; faire appel aux investissements massifs locaux ; proposer une diversité d'offres de services et d'opérations ; réaliser investissements importants dans les équipages ; élimination des concurrences, ces politiques ont permis des réussites rapides de la société Russell Co. dans ses propres affaires. Cependant, ces politiques représentent en même temps beaucoup de faiblesse pour la gestion de l'entreprise. Dès le début de sa fondation, elle ne dispose pas d'un fond en capital solide. Les financements de leurs projets d'affaires sont constitués par des capitaux levés auprès de sources extérieures et diverses, ce qui rend la gestion de l'entreprise plus compliquée du point de vue de la cohérence d'ensemble (stratégie conglomérale venture capitalisme<sup>424</sup>). En plus depuis 1854, les consuls américains en Chine ne sont plus élus parmi les commerçants de Russell & Co. car ces mêmes commerçants ne respectent pas les valeurs américaines opposées à la vente de l'opium en Chine.<sup>425</sup> La société a perdu le bénéfice attaché à la fonction de consul, et donc au privilège qui lui sont attaché. Mais l'élément le

---

<sup>422</sup> Zhai Yun, *La Compagnie française de tramways et d'éclairage électriques de Shanghai, de la construction à l'exploitation, performances, stratégies et structures (1901-1961)*, Sorbonne université, Soutenance de thèse le 3 juillet 2023.

<sup>423</sup> Liu Shiping 刘诗平著, *Yanghang Zhiwang, Yihe yu tade Shangye Diguo 《洋行之王：怡和与它的商业帝国》*, Beijing, Zhongxin chubanshe 中信出版社, 2010, p.119.

<sup>424</sup> Dominique Barjot, « Existe-t-il un modèle français de la grande entreprise ? », *Revue française d'histoire économique*, vol. 6, no. 2, 2016, pp. 90-113 ; Dominique Barjot et Jean-François Klein (dir.), *De l'Indochine coloniale au Viêt Nam contemporain*, Paris, Ed° Magellan-Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2017.

<sup>425</sup> United States, Department of State, *Message of the President of the United States: Communicating, in Compliance with a Resolution of the Senate, the Correspondence of Messrs. McLane and Parker, Late Commission to China...* W. A. Harris, 1859, p. 215-216.

plus destructeur est qu'elle a perdu face aux sociétés britanniques et chinoise dans la course au leadership dans les eaux de Yangzi.

Face à l'émergence d'entreprises spécialisées dans le secteur bancaire, l'assurance, de transport maritime, Russell & Co. n'a plus été en mesure de les concurrencer<sup>426</sup>. Dans les années 1870, elle a fermé ses opérations bancaires ; à partir de 1872, une autre compagnie, The China Navigation Company de la société anglaise Swire<sup>427</sup>, s'impose comme le nouveau prince du marché de transport maritime à Shanghai. La Shanghai Steam Navigation Company perd son monopole de marché : ses actions qui se vendaient encore à 20% de prime en 1871 ne valaient plus en 1874 que 70% de leur valeur nominale<sup>428</sup>. En 1876, la compagnie chinoise China Merchants Steam Navigation Company créée en 1873<sup>429</sup>, a acheté tout le matériel flottant et les immeubles de la société américaine Shanghai Steam Navigation Company au prix de 2 millions de taëls<sup>430</sup>. Enfin, en 1891 la société Russell & Co. fait faillite en raison de l'échec de ces investissements fondé sur l'argent : avec la victoire du monométallisme or, ceci marque la fin de l'ère du commerce américain en Chine<sup>431</sup>. Les Britanniques et les Américains sont deux nations dont les commerçants sont davantage représentés à Shanghai, mais des commerçants d'autre nationalités sont également présentes sur le marché. L'ouverture de cette ville par traité a engendré un nouveau et prospère marché chinois aux commerçants étrangers. De ce fait, il est naturel qu'elle soit devenue le nouveau centre d'affaires de la Chine intérieure. Après avoir étudié les cas britannique et américain, il est intéressant de voir comment des entreprises d'autres pays étrangers ont essayé de s'installer et de s'établir à Shanghai au milieu de cette rude concurrence.

---

<sup>426</sup> Feng Bangyan, *Xianggang yingzi caituan (1841-2019) Les grands groupes de Hong Kong aux capitaux anglais*, Hong Kong, Sanlian shudian, 2019, pp. 12-13.

<sup>427</sup> Ronald Harris, *A history of the Swire Group: Swire Pacific Limited and its subsidiaries*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2001.

<sup>428</sup> Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire*, Tome XXIV, année 1878, Bruxelles, CH. Torfs, p.79.

<sup>429</sup> Zhang Houquang 张后铨, *L'Histoire de Zhaoshangju 《招商局史》*, Beijing, Renmin jiatong chubanshe, 1988.

<sup>430</sup> , Dir. M. Pierre-Amédée Pichot, *Revue Britannique, Revenue Internationale*, Année 1879, Tome 4, Paris, Bureau de la Revue Britannique, 1879, p. 210.

<sup>431</sup> He Sibing, « Hong Kong et le commerce sino-américain au XIX<sup>e</sup> siècle », The Cultural Affairs Bureau of Macao, <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/10098/2200>



### III.3.3 Les concurrents des autres pays

Les Français, dès le début du développement du commerce extérieur en Chine, sont passés à côté du marché chinois. Les commerçants français sont très peu présents en Chine. Selon Prosper Giquel,

« Il est inutile de chercher des négociants français dans un autre port de la Chine que Shanghai. Parmi les maisons étrangères qui font dans cette ville le commerce des soies, 5 seulement sont françaises ; elles exportent de 6000 à 8000 balles par an sur 45000 que comprend en moyenne l'exportation totale. Si l'on ajoute trois ou quatre magasins de détail, l'agence des Messageries nationales et celle du Comptoir d'escompte, on aura le bilan exact de nos établissements commerciaux. C'est absolument ce qui existait à Shanghai en 1864 ». <sup>432</sup>

#### III.3.3.1 La politique commerciale française en Chine

La France avait une position diplomatique presque aussi avantageuse que celle des Britanniques, et supérieure à celle des autres nations occidentales en Chine dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, l'armée française avait aidé les Impériaux à combattre les armées révolutionnaires, autrement dit les Taiping. À cette occasion, elle avait acquis une bonne relation politique avec le gouvernement chinois, et avait pu étendre considérablement sa concession à Shanghai. En plus, avec la Grande Bretagne, la France était parmi les principaux pays qui ont mené et vaincu l'Empire du Milieu pendant la seconde guerre de l'opium de 1856 à 1860. <sup>433</sup> Les Français et les Britanniques ont mené conjointement une guerre contre la Chine, d'abord en 1856-1858, puis en 1860. Lors de la seconde guerre le général français, Cousin de Montauban (1796-1878) <sup>434</sup> a joué un rôle majeur dans la victoire

---

<sup>432</sup> Prosper Giquel, *La Politique Française en Chine Depuis les Traités de 1858 et de 1860*, Paris, Librairie de Guillaumin et Cie, 1872, p.3.

<sup>433</sup> Henri Cordier, *L'Expédition de Chine de 1860, Histoire Diplomatique Notes et Documents*, Paris, Félix Alcan, 1906.

<sup>434</sup> Ministère de la Guerre, *Relation de l'expédition de Chine en 1860, rédigée au Dépôt de la Guerre d'après les documents officiels*, Paris, Imprimerie Impériale, 1862 ; Henri Cordier, *Notice sur la Chine*, Paris, H. Lamirault & cie, 1890, p.76-80 ; Bernard Brizay, *La France en Chine Du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2013, pp. 185-195.

des Alliés contre les Chinois.<sup>435</sup> Lors de la signature du traité dit inégal de Pékin en octobre 1860, la France obtient quasiment autant de clauses d'accord que la Grande Bretagne avec le gouvernement de l'Empire. On peut dire que les Français aurait dû avoir une meilleure présence en Chine, alors que ce n'était pas le cas. La raison qui explique cette indifférence est que la politique extérieure de la France en Asie est plus axée sur l'Asie du Sud-Est que sur la Chine<sup>436</sup>. L'influence française en Chine s'est davantage limitée à une influence religieuse depuis leur arrivée au XVI<sup>e</sup> siècle.<sup>437</sup> Ce sont davantage des missionnaires religieux que des commerçants qui sont venus en Chine. La France est d'ailleurs la nation protectrice des Chrétiens chinois en Chine. « Bien que toutes les missions catholiques ne soient pas françaises, elles sont toutes réellement sous le protectorat de la France ».<sup>438</sup>

À Shanghai, contrairement à la concession internationale, qui est gérée par un conseil municipal dont les administrateurs sont élus parmi les habitants étrangers, la concession française, quant à elle, est gérée comme un département de la France, et son représentant « n'est autre chose qu'un préfet impérial dans tout l'éclat de son autorité »<sup>439</sup>. Contrairement à la Grande Bretagne et aux États-Unis, qui exercent une politique de non-intervention politique dans les affaires chinoises et se concentrent sur le libéralisme commercial ; la France prône l'esprit de l'impérialisme et du colonialisme en Chine. Chen Jitong 陈季同<sup>440</sup>, diplomate chinois en France et le premier écrivain chinois en français, (1851-1907), a publié un livre en 1887, intitulé *Journal d'un Mandarin Lettres de Chine* et

---

<sup>435</sup> F. Corréard, *Précis d'Histoire Moderne et Contemporaine, A L'usage des candidats à l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr*, Paris, G. Masson, 1895, p. 781.

<sup>436</sup> La France a une forte présence en Asie du Sud-est : Annam est placé sous protectorat français en 1885 ; Tonkin est administré par les fonctionnaires indigènes sous le contrôle des Français. En 1887, la France a fondé un empire colonial de l'Indochine, composant du Vietnam, le Laos et le Cambodge. Voir, Dominique Barjot et Jean-François Klein (dir.), *De l'Indochine coloniale au Viêt Nam contemporain*, Paris, Ed° Magellan-Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2017, p.823 ; Bertrand Christophe, Herbelin Caroline et Klein Jean-François(dir.), *Indochine. Des territoires et des hommes (1856-1956)*, Paris, musée de l'Armée-Invalides, Gallimard, 2013, p. 319.

<sup>437</sup> Jacques Weber, « Un siècle de présence française en Chine (1843-1943), Sous la direction de J. Weber, F. de Sesmaisons, *La France en Chine, 1843-1943*, Paris, l'Harmattan, 2013, pp. 7-30.

<sup>438</sup> Prosper Giquel, *La Politique Française en Chine Depuis les Traités de 1858 et de 1860*, Paris, Librairie de Guillaumin et Cie, 1872, p. 26.

<sup>439</sup> *Ibidem*.

<sup>440</sup> Zhang Yinde, « Pour une archéologie de la francophonie chinoise : le cas de Tchong Ki-tong », *Revue de littérature comparée*, 2011/3 (n°339), pp. 289-300. DOI : 10.3917/rlc.339.0289. URL : <https://www.cairn.info/revue-de-litterature-comparee-2011-3-page-289.htm>

Documents Diplomatiques inédits.<sup>441</sup> Dans le chapitre X, il a présenté les puissances étrangères à Shanghai en 1886. En ce qui concerne la concession française, il a ainsi écrit :

« les rares Français qui habitent à Shanghai évitent d’y fixer (la concession française) leur domicile.... C’est que dans la concession anglo-américaine la vie y est autrement agréable, autrement libre. Que voulez-vous ? Le pouvoir de nos consuls est discrétionnaire<sup>442</sup> ; ce sont de véritables dictateurs, et franchement nos nationaux qui vont chez les Anglais sont excusables. Ainsi la seule grande maison qui représente la France à Shanghai, le Comptoir d’escompte de Paris, a son siège dans la concession anglo-américaine, et tous les Français qui viendront se fixer à Shanghai suivront cet exemple : c’est malheureusement nécessaire »

« Peu libre », c’est ce que l’auteur a remarqué sur le sentiment des Français vivant dans leur concession de Shanghai. Ce ressenti a été confirmé par un autre Français, le lieutenant-colonel Albert Bouinai (1851-1895)<sup>443</sup>, dans son livre *De Hanoï A Pékin, Notes sur la Chine* publié en 1892.<sup>444</sup> Tout comme le mandarin chinois Chen Jitong, dans ses notes sur la Chine, il a mentionné également l’installation de la plus importante entreprise française dans la concession anglaise au lieu de la française. Il s’agit du Comptoir d’escompte de Paris. En effet, c’est bien la première grande société française qui a réussi à avoir une place importante sur le marché financier à Shanghai parmi les maisons de commerce anglaises. Elle a été fondée pendant la grande vague de professionnalisation de la banque à Shanghai dans les années 1860. Malgré son choix de son emplacement dans la concession anglaise,

---

<sup>441</sup> Un fonctionnaire du Céleste Empire, *Journal d’un Mandarin Lettres de Chine et Documents Diplomatiques inédits*, Paris, Plon, 1887, pp. 66-68.

<sup>442</sup> Chen Jitong a emprunté le nom de son secrétaire privé Adalbert Foucault de Mondion (1849-1894) pour publier certain de ses œuvres, c’est notamment le cas pour *Journal d’un Mandarin*. C’est pourquoi il écrit ceci à la première personne en tant qu’un Français qui parle de son propre pays. Voir notice : <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb16948573w>

<sup>443</sup> Numa Broc, *Dictionnaire des explorateurs français du XIX<sup>e</sup> siècle*, T.2, Asie, CTHS, 1992, p. 56.

<sup>444</sup> Lieutenant-colonel Bouinai de l’Infanterie de Marie, *De Hanoï à Pékin, Notes sur la Chine*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1892, p.147-148.

l'installation de cette maison à Shanghai est synonyme d'une politique coloniale française très réussie dont bénéficiaient les Français à cette époque.

### III.3.3.2 Le Comptoir d'escompte de Paris

Le Comptoir national d'escompte de Paris a été fondé en mars 1848<sup>445</sup>, à la suite de la chute du gouvernement de Louis-Philippe, pour concourir avec la Banque de France<sup>446</sup>. En Chine, il n'est présent que dans une seule ville, Shanghai, si l'on ne compte pas Hong Kong, qui est déjà devenue une colonie britannique à cette époque. À sa fondation, le Comptoir d'escompte de Paris avait sept objectifs précis<sup>447</sup>. Néanmoins, son ouverture à Shanghai a pour objectif principal de faciliter le commerce des Français en Chine. L'économiste, chargé d'ambassade en Chine et délégué de la chambre de commerce de Lyon, Natalis Rondot (1821-1900)<sup>448</sup> a remis un rapport au Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics en novembre 1859.<sup>449</sup> Ce rapport, intitulé Note sur le commerce de la France avec la Chine, et sur la nécessité d'établir une Banque française des Indes et un service français de bateaux à vapeur dans les mers de l'Inde de la Chine est destiné à

---

<sup>445</sup> Ch-M. Galisset, *Corps du Droit Français ou Recueil Complet des Lois, Décrets, Ordonnances... publiés depuis 1789 jusqu'à nos jours*, Tome Neuvième, du 1er janvier 1847 au 31 décembre 1849, 8 Mars 1848, Paris, De Cosse et N. Delamotte, 1847, p. 442 ; N. Stoskopf, « La fondation du Comptoir national d'escompte de Paris, banque révolutionnaire (1848) », *Histoire Économie Société*, 2002, volume 21, numéro 3, pp. 395-411 ; G. NORMAND, « Les sociétés de crédit et banques à succursales en France », *Étude historique, critique et monographique*, Paris, Perrin, 1924, p. 16.

<sup>446</sup> Le moniteur de la Banque & De la Bourse, *Manuel des Capitalistes*, Paris, Imprimerie de Dubuisson et Cie, 1875, p. 44-45.

<sup>447</sup> « Les opérations du Comptoir consistent : 1° à escompter les effets de commerce payables à Paris, dans les départements et à l'étranger ; 2° à faire des avances sur les rentes françaises, actions ou obligations d'entreprises industrielles ou de crédit ; 3° à se charger de tous les paiements et recouvrements à Paris, dans les départements et à l'étrangers...etc. ; 4° à ouvrir toutes souscriptions à des emprunts publics ou autres, pour la réalisation de toutes sociétés anonymes... ; 5° à recevoir en compte courant... les fonds qui lui seraient versés... ; 6° à recevoir en dépôt... toutes espèces de titres et valeurs ; 7° enfin, à établir ... des Agences tant en France que dans les colonies françaises et à l'étrangers... » voir *Almanach Impérial*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, 1861, p.907.

<sup>448</sup> Natalis Rondot (1821-1900), le délégué de l'industrie de la lande dans la mission de 1843, fut nommé en 1850, le représentant à Paris de la Chambre de Commerce de Lyon. En 1852, il devint également l'agent de Paris de la firme de soie lyonnaise de MM. Desgrands. Expert de l'industrie de la soie en France, au cours de sa carrière, il publie de nombreux ouvrages sur la soie, et l'industrie de la soie. Notice bibliographique sur Natalis Rondot, <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb13475594g>; Léon Galle, Natalis Rondot Sa Vie et Ses Travaux, Lyon, Berrnoux, Cumin & Masson, 1902. Voir aussi Jean François Klein, « Natalis Rondot, un libéral au service des Lyonnais » dans Eric Ensseau et Dominique Barjot, Dir. *L'empire Libéral, Un Essai d'histoire Global*, Paris SPM, 2021, p. 227-247.

<sup>449</sup> Laffey John. « Les racines de l'impérialisme français en Extrême- Orient, à propos des thèses de J.F. Cady » *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 16 N°2, Avril-juin 1969. pp. 282-299.

convaincre le gouvernement français de développer davantage les relations entre la France, la Chine et l'Inde. Dans ce rapport, Natalis Rondot souligne l'urgence immédiate pour la France d'investir en Chine, compte tenu du développement important de commerce de la soie en France, ainsi que des autres échanges français en Chine.<sup>450</sup>

Selon Rondot, cette nécessité était due à l'absence de sociétés françaises sur le marché chinois. Car les négociants français, malgré leur importance dans le commerce de la soie à la fin des années 1850, dépendaient des sociétés britanniques, qui dominaient le marché bancaire, pour réaliser leur opération financière en Chine.<sup>451</sup> Ce rapport a été accueilli avec la plus grande considération, et la Chambre de Commerce a voté dès janvier 1860 des résolutions favorisant la création d'un service de vapeurs direct entre la France et l'Extrême-Orient et la fondation d'une banque sur place.<sup>452</sup> Les procédures sont ainsi accélérées. En 1860, par un décret spécial du 25 mai<sup>453</sup>, la première banque française, à savoir le Comptoir d'escompte de Paris est autorisée à s'installer sur le sol chinois à Shanghai<sup>454</sup>. Le Comptoir d'escompte en a profité pour créer des agences succursales aussi à Calcutta, Bombay, Madras et Pondichéry, soit un total de cinq comptoirs en Orient. L'assemblée a accepté de porter le capital de la banque aux 40 millions francs dont l'appel est autorisé, par décret portant création de la Banque.<sup>455</sup>

---

<sup>450</sup> Royaume de Belgique, ministère des Affaires étrangères, *Recueil Consulaire*, Tome VI, Année 1860, Bruxelles, N. Tarlier, 1860, p.138-148.

<sup>451</sup> *Ibid.*

<sup>452</sup> Laffey John. Les racines de l'impérialisme français en Extrême- Orient, à propos des thèses de J.F. Cady. In: *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 16 N°2, Avril-juin 1969. pp. 282-299 ; Chambre de commerce de Lyon- Commerce de la France avec la Chine. Délibération prise sur le rapport de M. Rondot, délégué de la Chambre. (Séance du 12 janvier 1860), voir Les Secrétaires de la Société, MM. Combes et Peijgot, *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale*, cinquante-neuvième année, tome VII, Paris, Madame Veuve Bouchard-Huzard, 1860, p.315 ; *Mémoires de la Société Impériale des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille*, Année 1861, 8° volume, Lille, I. Quarré, 1862, p. CLXXXVII.

<sup>453</sup> Jules Rosé, « Le crédit français en Orient », *L'isthme de Suez Journal de l'Union des Deux Mers*, Sixième Année, 1861, Paris, Bureaux du journal, 1861, p. 122

<sup>454</sup> Hubert Bonin. « Le Comptoir national d'escompte de Paris, une banque impériale (1848-1940) » *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 78, n°293, 4e trimestre 1991. pp. 477-497.

<sup>455</sup> Charles Northcote Cooke, *The Rise, Progress, and Present Condition of Banking in India*, Calcutta, P.M. Cranenburgh, Bengal Pint, 1863, p.387.

De ce fait, on sait que c'est la Banque de France<sup>456</sup> qui a soutenu plus ou moins directe, l'établissement de cette banque française à Shanghai. D'ici reflète la politique d'impérialiste français en Orient, l'État est le principal acteur qui créer des institutions de première importance à l'étranger. Le premier directeur de cette banque est un certain M. E. Cordier. Celui-ci est assimilé au Comptoir d'escompte de Paris, en effet la banque est aussi appelé à Shanghai « Ko-âee-a » (高第耶)<sup>457</sup>, ce qui correspond à la prononciation en chinois du nom « Cordier ». Nous pouvons formuler hypothèse que cette personne a joué un rôle emblématique dans la gestion de cette banque à Shanghai. Mais malheureusement il est reste peu connu en France. Malgré les efforts du gouvernement français pour établir une banque à Shanghai dans le but durant les années, d'aider les Français, le résultat un peu moins satisfaisant. Dans les années 1880, le chargé d'affaires et gérant du Consulat de France à Hong Kong, Maurice Jametel (1856-1889) raconte que « la majorité des clients de ses clients sont des Anglais, des Américains et des Allemands. »<sup>458</sup> En même temps, ceci peut s'expliquer par le nombre inférieur de commerçant français en comparaisant des commerçant des autres nationalités pris dans l'ordre de globalité.

Outre le Comptoir d'escompte de Paris, la seconde société soutenue par l'État français qui s'installe à Shanghai est la Compagnie des Messageries Maritime<sup>459</sup>. Bénéficiaire d'un monopole d'état, ouverte dans la même lignée et les mêmes perspectives que le Comptoir d'escompte de Paris, l'installation du Messagerie Maritime a pris un peu de retard par rapport à ce dernier. Il est arrivé à Shanghai, en 1863.

---

<sup>456</sup> Hubert Bonnin, Le Comptoir national d'escompte de Paris, une banque impériale (1848-1940), *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 78, n°293, 4e trimestre 1991.

<sup>457</sup> Voir figure III. 3.1.

<sup>458</sup> Maurice Jametel, *Pékin, Souvenir de l'Empire du Milieu*, Paris, Plon, 1887, p.20.

<sup>459</sup> Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Pups, 2007 ; Roger Carour, "La Compagnie Des Messageries Maritimes : Son Passé, Son Avenir." *Revue D'histoire Économique Et Sociale*, vol. 50, no. 3, 1972, pp. 398-415.

Figure III.6 - Publicité du Comptoir National d'Escompte de Paris dans la presse.

<p>"Ship" Inn.          Honan Road.  <i>Proprietors</i>—Read, T. &amp; H.</p> <p>晉紳旅館  <i>Tching-shing-Juen-koon</i>          "THE CLARENDON."  <i>Proprietor</i>—Walters, W. B.</p> <p>海馬  <i>Huy-Mah</i>          "SEA HORSE."          Floating Hotel, off Fogg's Wharf          Groves, G. W.</p> <p><b>Banks.</b></p> <p>呵加刺  <i>A-ka-la</i>          Agra and United Service Bank Limited,          Hangchow Road          Edward Morris, manager          Francis Andrews, accountant          Walter Dunlop, assist. do.</p> <p>申打刺銀行  <i>San ta-la-ngun-hong</i>          Central Bank of Western India          W. G. Cuthbertson, agent          Thomas Menzies, accountant</p>	<p>匯隆  <i>Hwuy-tung</i>          Commercial Bank of India          H. Howe Wiggins, manager in China          L. Josephs, accountant          F. Carnie, deputy accountant          R. Bulmore          W. M. Mitchell          C. G. Hobson          J. M. T. Taylor          Alexr. Shaw</p> <p>高第耶  <i>Ko-dec-a</i>          Comptoir d'Escompte de Paris, Bridge St.          E. Cordier, director          A. Daler          A. Philippe, accountant.          L. Boussenet</p> <p>麗如  <i>Le-joo</i>          Oriental Bank Corporation, The Bund.          John McDouall, agent, (absent)          James Webster, acting-agent          J. G. Rickard, acting accountant          F. Temple, assistant do.          E. M. Kerr, do.</p>
--	---

Source : *The Chronicle and Directory for China, Japan & The Philippines for 1864*, Hong Kong, Daily Presse, 1864, p. 271.

### II.3.3.3 La Compagnie des Messageries Maritimes

La création de bureau de l'agence des Messages Maritimes à Shanghai s'inscrit dans la politique coloniale de la France en Orient.<sup>460</sup> L'augmentation de commerce de la soie entre la Chine et la France pousse cette dernière à créer sa propre entreprise de transport spécialement dédiée à cette fin, et de ne plus dépendre de la Grande-Bretagne. Le 22 avril 1861, il est stipulé un accord entre le gouvernement français et les messageries, accordant à la compagnie pour vingt et un ans une subvention de plus de neuf millions<sup>461</sup>, afin d'aider la compagnie à assurer leur service de transport maritime entre l'Europe et l'Asie, et de favoriser le commerce extérieur français avec une telle compagnie. Le début du service des Messageries maritimes comprend une ligne principale mensuelle, en communication avec les lignes de la Méditerranée, et cinq lignes secondaires. Celle qui relie de Saïgon à Shanghai est la cinquième ligne. La ligne postale vers la Chine est ouverte le 19 octobre 1862<sup>462</sup>. A propos de l'ouverture de cette ligne, le directeur des Messageries de l'époque Armand Béhic (1809-1891)<sup>463</sup> avait annoncé à l'assemblée générale des actionnaires le 3 juin 1861, que :

« Notre exploitation n'est pas une opération commerciale ordinaire qui n'ait à compter qu'avec elle-même des transformations qu'elle subit. Subventionnée par l'État, autant en raison du concours qu'il en espère que de celui qu'il en reçoit, elle n'est autre à vrai dire qu'un service public dont le devoir est d'être toujours prêt, soit pour les nécessités de la guerre, soit pour les œuvres de paix, sous la seule réserve d'une équitable rémunération, à répondre à tout appel de l'État. »<sup>464</sup>

---

<sup>460</sup> « Les Messageries Maritimes en Extrême-Orient », *Le Journal de Shanghai*, Supplément illustré du Dimanche 12 Mars 1939.

<sup>461</sup> *Compte-Rendu des Travaux de la Chambre de Commerce de Lyon*, année 1873, Lyon, Imprimerie du Salut Public, 1875, p. 55.

<sup>462</sup> Site officielle de frenchlines <https://www.frenchlines.com/>.

<sup>463</sup> Armand Béhic, ancien inspecteur général des Finances, directeur au ministère de la Marine, puis député et conseiller d'État, devient président des Messageries Maritimes en 1859. voir « Les Messageries Maritimes en Extrême-Orient », *Le Journal de Shanghai*, Supplément illustré du Dimanche 12 Mars 1939, p. 4 ; F. Camus, *Le Journal des débats*, 3 juillet 1863.

<sup>464</sup> *Ibid* ; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Les concessions postales maritimes : la convention du 11 juillet 1911 pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée », *Entreprises et histoire*, 2005/1 (n° 38), p. 133-138.



Rester au service de l'État, était le devoir de la compagnie des Messageries Maritimes. La ligne française d'Extrême-Orient entre la Chine et le Japon a eu un grand succès. En 1864, Par convention du 2 juin, la ligne de Saïgon à Manille fut supprimée et remplacée par une autre. Cette nouvelle ligne est une ligne mensuelle, de Shanghai à Yokohama. En 1868, par une autre convention, la fréquence de voyage pour cette ligne qui passe par Shanghai a plus que doublé, elle est passé de 26 voyages au lieu de 12 voyages par an.<sup>465</sup> Généralement, deux fois par mois, un des magnifiques paquebots de la Compagnies des Messageries Maritimes par de Marseille à destination des pays de l'extrême Orient. Il fait escale successivement à Naples, Port-Saïd, Suez, Aden, Ceylan, Singapour, Saïgon, Hong Kong et Shanghai, le point extrême de cette grande ligne<sup>466</sup>.

À la différence de Comptoir d'escompte de Paris qui s'est installé dans la concession anglaise de Shanghai, le bureau des Messages Maritimes est situé sur le meilleur emplacement de la concession française de Shanghai.<sup>467</sup> Sur le Quai de France, avec une superficie de 13,793 mows<sup>468</sup> et des quais spécialement dédiés aux stationnements de leur bâtiments maritime<sup>469</sup>.

---

<sup>465</sup> Department of State, *Reports from the Consuls of The United States on the Commerce, Manufactures, ETC., of their Consular Districts*. No. 30 – April, 1883, Washington, Government Printing Office, 1883, pp. 613-614.

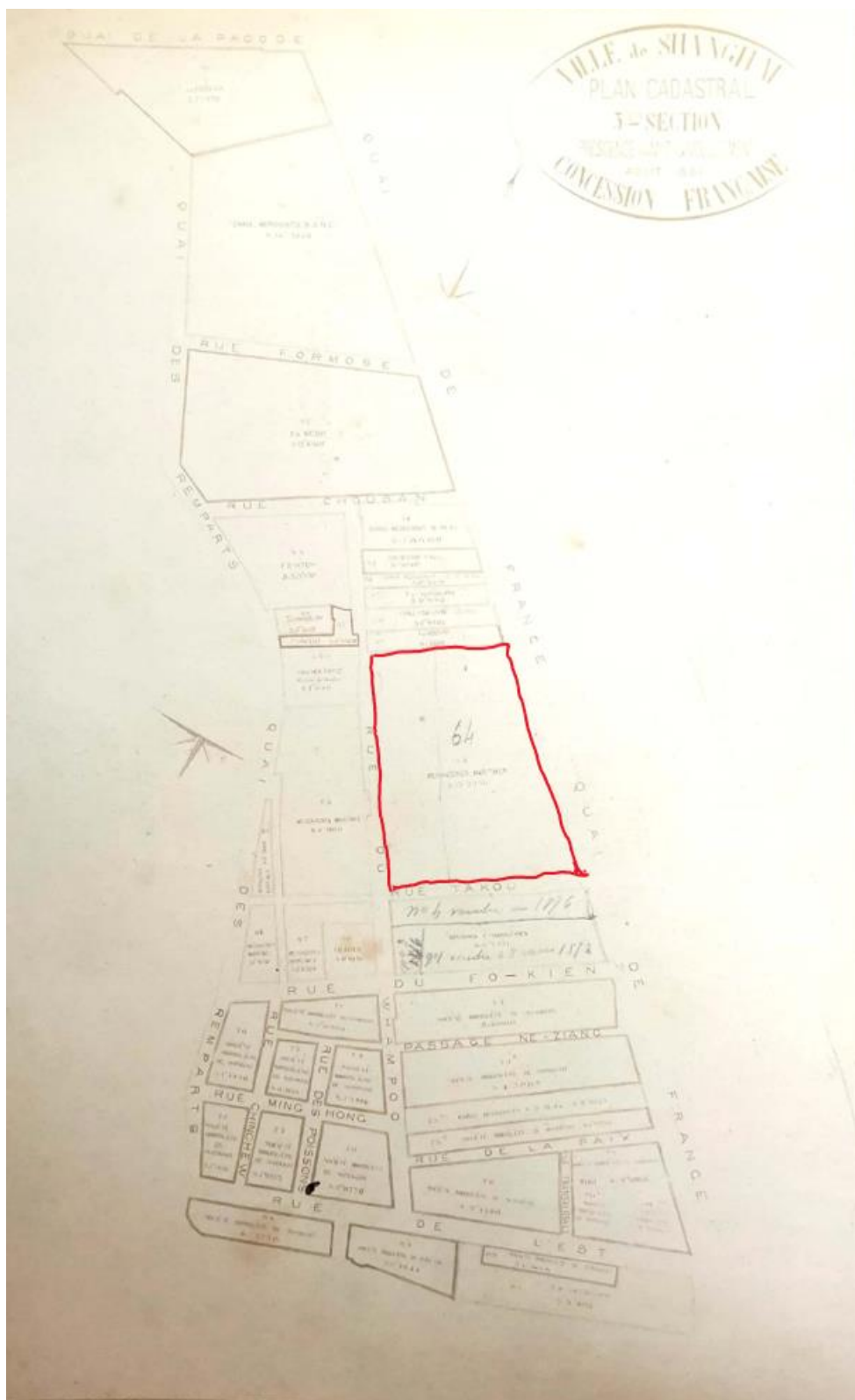
<sup>466</sup> Cette ligne de transport mène des passagers aussi jusqu'à Yokohama. Par contre, les passagers pour Japon doivent changer de steamer à Hong Kong pour se rendre par la suite à cette destination. Voir Edmond Cotteau, *Touriste dans l'Extrême Orient, Japon, Chine, Indo-Chine et Tonkin*, 4 août 1881-24 Janvier 1882, Paris, Hachette et Cie, 1885, p. 1.

<sup>467</sup> Voir Figure III.7.

<sup>468</sup> Mow, unité de superficie en Chine. D'après Charles de Montigny, 100 Mow font 1 King = 115,200 pieds, ou 19,2000 toises ou 38 km 36. Voir C. Montigny, *Manuel du négociant français en Chine : ou, commerce de la Chine considéré au point de vue français*, Paris, Imprimerie de Paul Dupont, 1846, p. 173.

<sup>469</sup> La Commission de Propriétaires Fonciers Éluë en Assemblée Générale le 30 mai 1881, *Concession Française à Shanghai, Rôle d'évaluation de la Propriété Foncière au 30 juin 1881*. Shanghai, Imprimerie Fonceca & Silva, 1881, p. 6. Archives Frenchlines.

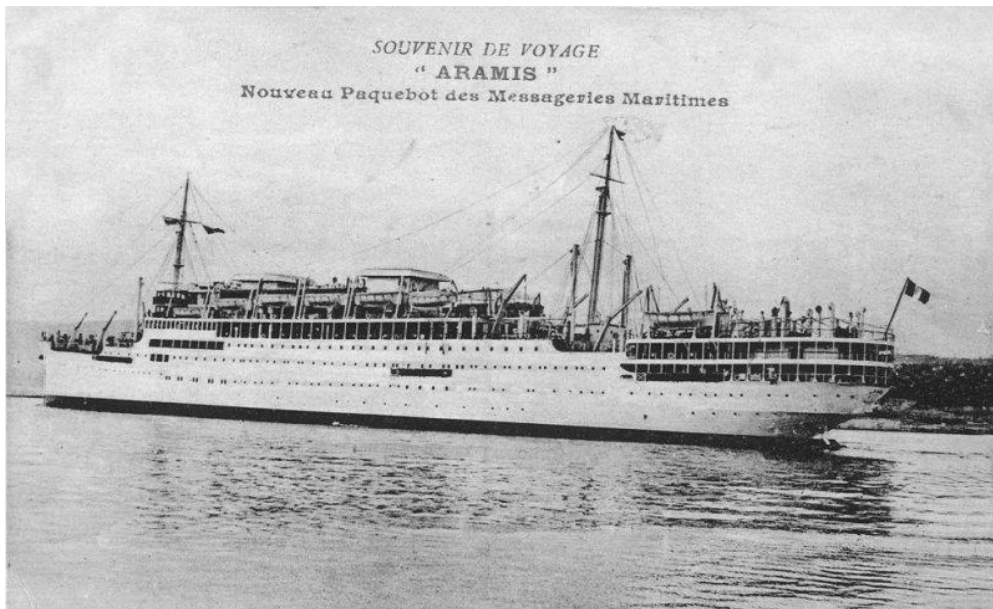
Figure III.7 - Emplacement de la Compagnie des Messageries Maritime à Shanghai



Source : Archive Frenchlines, carton 19970024942

Les Français ont commencé l'édification du bureau des Messageries à Shanghai dès la fin de l'année 1862. Ce terrain était d'ailleurs dédié à la marine française, mais le 20 avril 1863, l'Amiral Jaurès<sup>470</sup>, commandant en chef des forces navales françaises en Chine et au Japon, a reçu M. Brenier, inspecteur des services maritimes des Messageries Impériales et signé devant lui la concession des droits qu'il possédait.<sup>471</sup> À partir de ce jour, il était convenu que ce terrain appartienne aux Messageries pour une durée de 75 ans.<sup>472</sup> Cependant, les Messageries n'ont pas déçu les Français, leur compagnie développe avec beaucoup de succès à Shanghai. Ce succès est dû à plusieurs raisons. Tout d'abord, les navires de la compagnie sont réputés par leur excellent confort ; ensuite les services proposés dans les paquebots lors de voyage en mer sont très variés, les clients ont tous des retours très positifs sur ce point ;<sup>473</sup> enfin, la compagnie effectue des voyages réguliers et ponctuels, ce qui fait gagner la confiance de leurs clients.

Figure III.8 - Photo de paquebot des Messageries Maritimes « Aramis »



Source : <http://www.messageries-maritimes.org/aramis.htm>

---

<sup>470</sup> Charles Jaurès, commandant de la division des mers de Chine en 1862, vice-amiral le 2 décembre 1864. Voir Jean-Baptiste Alba, *Amiral Charles Jaurès, Homme de courage et de cœur*, Paris, éditions du Panthéon, 2017.

<sup>471</sup> « Les Messageries Maritime en Extrême-Orient », *Le Journal de Shanghai*, Supplément illustré du Dimanche 12 mars 1939. Archives de French Lines.

Le Comptoir d'escompte de Paris et La compagnie des Messageries maritimes sont les deux plus grandes entreprises représentatives françaises à Shanghai. Leur existence et leur succès en Chine sont pour une grande partie due aux participations de l'État français dans leur structure. La volonté française de ne plus dépendre de la Grande Bretagne dans leur commerce avec la Chine, et aussi de gagner le marché chinois, font pousser la création des entreprises semi-nationale françaises en Chine et spécialement à Shanghai. Avec l'évolution du marché, d'autre entreprises des autres nationalités prennent en avant par rapport aux Français. C'est le cas des entreprises allemandes et ainsi que des entreprises japonaises. Les entreprises chinoises se sont aussi développées rapidement au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle en suivant un mouvement fort de la montée en puissance nationalisme.

### III.3.3.4 Les concurrences internationales

Outre les Anglais, les Français les Américains, des entreprises d'autres nations du monde sont également présentes à Shanghai.<sup>474</sup> La situation géographique du port de Shanghai lui a valu le privilège d'avoir été choisi comme terminus par toutes les lignes de paquebots réguliers qui desservent l'Extrême-Orient<sup>475</sup>. Il est indispensable pour les entreprises qui veulent faire des affaires avec la Chine de passer par Shanghai. Les Allemands ont ouvert leur première maison de commerce dans cette ville en 1855, la maison Reuter, Brockelmann & Co.<sup>476</sup> L'entreprise vend principalement des produits industriels allemands, des matériaux chimiques et des colorants à la Chine. Il exporte également du textile chinois en Europe<sup>477</sup>. En 1856, une autre entreprise allemande, Siemssen & Co. installe son successorale à Shanghai aussi<sup>478</sup>. Malgré son identité allemande, la plupart des

---

<sup>472</sup> *Ibid.*

<sup>473</sup> Archives de French Lines.

<sup>474</sup> Voir Figure III. 9, « Les Drapeaux de toutes les maisons de commerces présentes à Shanghai ».

<sup>475</sup> *Le Correspondant : Religion, Philosophie, Politique, Sciences, Littérature, Beaux-Arts*, Tome cent trentième, Paris, Bureau du Correspondant, 1892, p. 740.

<sup>476</sup> Wang Chuifang, *Yangshang Shi : Shanghai 1843-1956 (Histoire des maisons de commerces étrangères à Shanghai, 1843-1956)*, Shanghai, Shanghai Shehui Kexue yuan chuban she, 2007, p. 65.

<sup>477</sup> *The Directory & Chronicle for China, Japan, Corea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, the Philippines, &c.* Hong Kong Daily Press Office, 1910, p.935,

<sup>478</sup> La Maison Siemssen & Co. Ltd est installée tout d'abord à Canton en 1846, elle fait partie des premières entreprises allemandes installées en Chine. Voir site web de l'entreprise Siemssen & Co. <http://www.siemssen.com.cn/page66>

capitaux de cette entreprise sont chinois. Elle investit dans le domaine de la navigation maritime et des ventes des équipements pour les usines et les chemins de fers en Chine, ainsi que la vente d'armes, de pigments et de médicaments en Chine. Elle devient d'ailleurs la plus grande entreprise allemande en Chine jusqu'à la veille de la Première guerre mondiale. En 1920, l'activité de l'entreprise reprend, et installe cette fois-ci leur siège sociale à Shanghai<sup>479</sup>. Les entreprises allemandes sont plus investies dans les industries de construction, domaine dans lequel elles connaissent une reconnaissance mondiale. Quant aux entreprises japonaises, elles sont arrivées sur le sol chinois un peu plus tardivement.

La plus connue et plus grande des entreprises japonaises en Chine est la Compagnie Mitsubishi<sup>480</sup>. Sous influence des puissances étrangères, en 1870, le gouvernement central japonais décide la suppression des maisons de commerce des fiefs. Leur but est de réorganiser l'économie japonaise vers un modèle plus libéral. Dans ce contexte est née la société Mitsubishi Shôkai en 1870, elle devient rapidement l'entreprise modèle du Japon. En 1875, Mitsubishi ouvre la ligne internationale Yokohama – Shanghai, majoritairement financée par l'État. Claude Hamon, spécialiste de l'histoire de Mitsubishi a fait mention d'une somme de subvention étatique de 200 000 yen pour l'ouverture de cette ligne.<sup>481</sup> Cependant, dans le Journal Officiel de la République Française datant de 21 mai 1876, un article consacré à la navigation à vapeur au Japon, a noté que « la compagnie reçoit du gouvernement une subvention annuelle de 250,000 dollars, plus 15,000 dollars pour l'établissement d'une école navale. »<sup>482</sup> Dans tous les cas, quel que soit le montant exacte de la subvention de l'État Japonais, l'ouverture de cette ligne maritime marque l'entrée symbolique du Japon dans la compétition internationale dans le domaine de transport maritime. Dès la fin de 1875, la société Mitsubishi vainc la compagnie américaine Pacific Mail Steamship pour les trafics desservant entre Shanghai et le Japon. La compagnie américaine a d'ailleurs vendu tout leur matériel de cette ligne à la Mitsubishi Steamship

---

<sup>479</sup> Huang Guangyu, *The Universal Dictionary of Foreign Business in Mordern China*, Chengdu, Sichuan renmin chuban she, 1995, p. 672.

<sup>480</sup> Claude Hamon, *Le Groupe Mitsubishi (1870 – 1990) Du zaibatsu au keiretsu*, L'Harmattan, Paris, 1995.

<sup>481</sup> *Ibid*, p.46 ; sous l'ère Meiji, un yen vaut cinq francs, voir Édouard Simon, *Le Mémorial Diplomatique*, 1876, Paris, Imprimerie de E. Brière, 1876, p. 148.

<sup>482</sup> *Journal Officiel De La République Française*, Dimanche 21 Mai 1876, p. 3502.

Company après leur défaite.<sup>483</sup> L'expansion de la compagnie japonaise ne s'est pas arrêté. En 1876, elle élimine un autre concurrent puissant, la compagnie anglaise Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.<sup>484</sup>, par moyen de baisser le prix.<sup>485</sup> Dorénavant, la société Mitsubishi domine le transport maritime entre le Japon et Shanghai. En dehors de la Mitsubishi, le commerce maritime japonais en Chine reste assez timide jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est à partir de 1895, après la perte de la Chine dans la Première guerre sino-japonaise que les puissances japonaises se développent rapidement en Chine, et spécialement dans les ports de commerce internationale.<sup>486</sup>

## Conclusion

Dans ce chapitre, les différentes entreprises étrangères typiques qui se sont installées à Shanghai ont été mentionnées. Selon les statistiques des douanes de Shanghai, en 1843, lorsque le port de Shanghai a été ouvert, il n'existait que 5 maisons de commerce étrangères. Le développement rapide de cette ville portuaire a fait que, trente ans plus tard, en 1872, 343 entreprises étrangères se sont établies à Shanghai, et ce nombre continue d'augmenter.<sup>487</sup> De 1843 à 1894, le total des investissements directs réalisés à Shanghai par des entreprises étrangères de 11 pays s'est élevé à 2,89 millions de dollars. La Grande – Bretagne, le Japon et les États-Unis occupant respectivement les trois premières places.<sup>488</sup> La plupart des maisons de commerce étranger se sont tout d'abord lancé dans le secteur de transport maritime, de banque et d'assurance pour commercer leur développement commercial à Shanghai et ensuite dans les autres villes en Chine. Ce chapitre est spécifiquement consacré aux commerces étrangers lié au développement du port de

---

<sup>483</sup> *Ibid* note 177, p.47 ; *Bulletin Consulaire Français, Recueil des Rapports Commerciaux*, Année 1878, Paris, Imprimerie Nationale, p.356.

<sup>484</sup> FAN Jinmin, « The maritime merchants of Shanghai shipping business during the early Qing period », *Historical Research in Anhui*, Nankin, l'Université de Nankin, 2011; Anne Reinhardt, *Navigating Semi-colonialism: Shipping, Sovereignty, and Nation Building in China, 1860 -1937*, Leyde, Brill, 2020.

<sup>485</sup> *Ibid* note 180, pp. 61, 72, 77, 130.

<sup>486</sup> Wu Chengming, *Zhongguo ziben zhuyi fazhan shi*, livre 2, chapitre 2, China Economic History, <http://economy.guoxue.com/?p=7149>

<sup>487</sup> *Ibid*.

<sup>488</sup> Wang Chuifang, *Yangshang Shi, Shanghai 1843-1956*, Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chuban she, 2007, p.2.

Shanghai, le redressement des entreprises chinoises face à la concurrence étrangère sera traité ultérieurement dans un autre chapitre.

Figure III. 9 - Le bâtiment de Siemssen & Co. bâti à Shanghai en 1868.



Source : Shanghai Memory, <http://memory.library.sh.cn/node/30937>

# CHAPITRE IV : LES CONSTRUCTIONS DU PORT DE SHANGHAI : ÉTAPES, INGÉNIEURS, TECHNIQUES, ACCESSIBILITÉS.

## INTRODUCTION

Après avoir étudié dans les chapitres précédents, le contexte historique, les acteurs importants ainsi que les différentes phases du développement du port de Shanghai, dans ce chapitre, les questions techniques sur la construction de ce port seront abordées. Un port est un “abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, pour l’embarquement et le débarquement de leur chargement.”<sup>489</sup> Outre que cette première définition traditionnelle, ce mot peut aussi signifier “ville qui possède un port.”<sup>490</sup> Lorsque nous parlons du port de Shanghai, nous devons naturellement analyser ce mot dans ces deux sens du terme, car il s’agit d’une ville portuaire. Construire le port de Shanghai, c’est à la fois construire les infrastructures qui permettent d’accueillir des bateaux et navires situées sur le littoral maritime de cette ville ; mais aussi réaliser des travaux publics afin de construire les équipements communs liés aux activités portuaires que les gens puissent avoir dans cette ville.

Deux grands fleuves traversent la ville de Shanghai. Le plus grand est le fleuve Huangpu, qui est lui-même un affluent du fleuve Yangzi, appelé aussi Chang Jiang, le plus long fleuve de la Chine. Le fleuve Huangpu mesure aujourd'hui 82,5 km de long et de 300 km à 700 km de large. Son cours supérieur reçoit les eaux du lac Taihu, de Yangcheng Dianmao et de la plaine de Hangzhou Jiahu, et traverse Shanghai jusqu’à l’embouchure de la rivière Wusong pour enfin se jeter dans la mer de Chine orientale. Le second cours d’eau est la rivière Suzhou, communément appelé la rivière Wusong. C’est un affluent du fleuve Huangpu. Avant le XVI<sup>e</sup> siècle, la rivière Suzhou était la rivière dominante de la ville de Shanghai, mais après d’importants travaux effectués vers 1405 après un blocage de

---

<sup>489</sup> Dir. Josette Rey-Debove et Alain Rey, *Le Petit Robert, Dictionnaire Alphabétique et Analogique de La Langue Française*, Nouvelle édition millésime 2017, p. 1967.

<sup>490</sup> *Ibid*



la rivière Wusong, Huangpu devient le plus grand fleuve de la ville. En effet, le nom de la rivière Suzhou a été donné par les premiers Occidentaux vivant à Shanghai. Initialement, c'est par cette rivière que les aventuriers européens ont pris un bateau pour remonter jusqu'à la ville de Suzhou vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Comme cette rivière mène le chemin jusqu'à Suzhou, c'est pourquoi les Européens l'ont appelé rivière Suzhou. En 1848, lorsque le daotai Lin Gui a signé l'accord sur l'élargissement de la concession anglaise de Shanghai avec le consul britannique, il a officiellement employé le nom de "Suzhou River" pour la première fois. À partir de ce moment-là, le nom de « rivière Suzhou » est progressivement devenu populaire en Chine.

Avec l'arrivée des étrangers, l'utilisation des quais le long de ces deux rivières a considérablement augmenté. Les anciennes « infrastructures » si on peut les appeler ainsi, qui sont plutôt des quais plutôt primitifs pour l'amarrage des petits bateaux, ne sont plus adaptés aux grands navires à vapeurs des Occidentaux. Construire le port à l'euro péen est l'une des tâches urgentes à réaliser dès que les étrangers s'installeront à Shanghai. La construction du port est un sujet très vaste et complexe. La conception et la réalisation d'un port maritime constituent une tâche difficile, elle nécessite à un travail d'équipe et des efforts internationaux quand il s'agit d'une ville gérée par plusieurs nations. Nous savons déjà que Shanghai au temps des concessions est divisée en trois parties territoriales : la concession internationale, la concession française et la partie chinoise. Cela nous amène à poser naturellement les questions suivantes : la construction du port de Shanghai est-elle aussi divisée en trois parties entre les Chinois, les Français et les Anglo-Américains ? Construisent-ils ensemble ? Qui sont les ingénieurs qui établissent les plans de construction ? D'où vient l'argent pour la construction ? Ces questions, si banales mais interpellent les curieux de l'histoire, méritent d'être étudiées. C'est pourquoi dans la première partie de ce chapitre, la question de souveraineté territoriale sera abordée. Il est important de savoir ce qui se passe sur le plan logistique lorsqu'on veut réaliser des travaux publics. Qui décide ? Qui exécute ? Dans un deuxième temps, un focus sur les apparitions des nouveaux personnels qui investissent dans les travaux publics apparaît logique et cohérent ; enfin, une dernière partie sera consacrée spécialement aux rôles des ingénieurs, qui sont des personnages indispensables dans la construction du port de Shanghai.

## IV.1 LES RESPONSABLES DE LA CONSTRUCTION DU PORT DE SHANGHAI

Les Européens ont défini l'endroit exact du port de Shanghai : « Le port de Shanghai est situé à 31°15'41 de latitude nord et 121°20'6 de longitude est ; variation de l'aiguille 20' vers l'est ». Cette indication est marquée sur la couverture de *Shanghai Almanac for Miscellany and Commercial Guide* publié, par le journal *The North China Herald*, en 1856. Si on la compare avec l'adresse exacte actuelle communiquée par le site officiel de china ports, il existe une petite différence de quelques degrés, mais cela qui peut être expliqué par une amélioration d'outil de mesure ou de nos jours. Cependant une chose est sûre, l'entrée du port de Shanghai se trouve proche de la confluence de la rivière Suzhou et le fleuve Huangpu. Il a été mentionné dans le premier chapitre que le nouveau port de Shanghai est situé dans la concession internationale. Les Européens qui sont « maîtres » de cette zone sont en effet les véritables bâtisseurs de leur concession, y compris le port qui s'y trouve. Cependant, comme les droits du sol et la souveraineté du port de Shanghai appartiennent toujours à l'Empire chinois, c'est pourquoi, il est légitime et naturel que ce dernier participe à la construction, l'aménagement et d'entretien des travaux publics de la ville.

### IV.1.1 Qui construit les ports ?

Le commerce maritime chinois est un sujet qui est très au cœur l'actualité depuis ces dernières années. Le projet de la nouvelle route de la soie<sup>491</sup> (« ceinture économique et la route de la soie ») lancé par le président Xi Jinping à l'automne 2013, ne fait qu'attirer davantage l'attention du monde entier sur le sujet. La Chine a une longue histoire du commerce maritime. En 971, sous le règne de l'empereur Song Tai Zu – Zhao Kuanyin (927-976)<sup>492</sup>, il a été créé la première institution équivalente de la douane chinoise, le Shi

---

<sup>491</sup> Peter Frankopan, Guillaume Villeneuve, *Les nouvelles routes de la soie : l'émergence d'un nouveau monde*, Bruxelles, Nevicata, DL 2018 ; Dominique Barjot, « L'ascension économique de l'Asie : quels facteurs ? Quels modèles ? », *Entreprises et histoire*, vol. 90, no. 1, 2018, pp. 6-24 ; Rolland, Nadège. « La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie », *Politique étrangère*, vol. automne, no. 3, 2015, pp. 135-146 ; Frédéric Lasserre, *Les nouvelles routes de la soie : géopolitique d'un grand projet chinois*, Presses de l'Université du Québec, Québec, 2020.

<sup>492</sup> Song Taizu, Zhao Kuanyin, l'empereur fondateur de la dynastie Song (960-1279). Voir Christian Lamouroux, Dir. Damien Chaussende, *La Dynastie des Song, Histoire générale de la Chine (960-1279)*, Paris, Les Belles Lettres, 2022.

Bosi (市船司)<sup>493</sup>. Les officiers de Shi Bosi remplissent plusieurs fonctions, dont la plus importante est la collecte des taxes douanières. Cependant, afin d'assurer la sécurité des commerçants ainsi que des bateaux de commerce, la construction et l'entretien des ports ainsi que les quais font partie de leur charge de travail.<sup>494</sup> Cette institution de Shi Bosi a existé pendant trois dynasties chinoises<sup>495</sup>, et a été remplacée par l'institution de la douane sous la dynastie Qing en 1684, après que le régime de Zheng à Taiwan s'est rendu à la cour impériale.<sup>496</sup> Un an plus tard, en 1685, la douane de Jianghai est créée. Avec les douanes de Yue (Guangdong), de Fujian et celui de Zhejiang, elles constituent les quatre seules douanes maritimes chinoises de l'époque, toutes situées le long de la côte sud-est de l'Empire.<sup>497</sup> Selon la situation géographique, les douanes sous la dynastie Qing peuvent être divisées en trois types : les douanes côtières, réparties le long de la côte sud-est<sup>498</sup> ; les ports fluviaux, et enfin les ports intérieurs. Sous les règnes de l'empereur Shunzhi (1643-1661) et le début de règne de l'empereur Kangxi (1654-1722), les fonctionnaires des douanes chargés de superviser toutes les questions douanières et l'entretien des ports étaient envoyés par l'empereur, assisté de commissaires locaux. Cependant, à partir de la fin de la période de Kangxi, le système d'envoi d'officier par le gouvernement central a été arrêté dans une grande partie de l'Empire, les fonctions de ces officiers ont été déléguées entre les gouverneurs généraux et les gouverneurs provençaux des endroits où se situe le bureau de douane. Les gouverneurs généraux possèdent un pouvoir militaire, ils sont placés supérieurs aux gouverneurs provençaux qui ont un pouvoir plus civil. Dès lors, la gestion du port devient une affaire départementale.<sup>499</sup>

---

<sup>493</sup> Yang Wenxin, *Songdai Shibo si yanjiu*, (*Etudes sur le Shibo si de la dynastie Song*), Xiamen daxue chubanshe, Fujian, 2013, p. 10.

<sup>494</sup> *Ibid*, pp. 41-42.

<sup>495</sup> Song Ping 宋平, *Haishang silu zhi jian gang maoyi* 《海上丝路之建港贸易》, Guangzhou, Guangdong keji chuban she, 2017, version électronique.

<sup>496</sup> He Benfang 何本方, "Qingdai (1840 nian Yiqian) hubu zhuguan shuiwu zhidu jiqi gaige" 清代 (1840 年以前) 户部诸关税制度机器改革, thèse en ligne, <http://www.historychina.net/qsyj/ztyj/ztyjj/2011-05-12/32603.shtml>

<sup>497</sup> Huang Guosheng 黄国盛, *Yapian zhanzheng qian de dongnan sisheng haiguan*, *The Customs In China's Four Southeastern Provinces Before The Opium War* 《鸦片战争前的东南四省海关》, Fuzhou, Fujian renmin chuban she, 2000, p. 28.

<sup>498</sup> *Ibid* note 493.

<sup>499</sup> Liu Wei 刘伟, *Wanqing dufu zhengzhi, zhongyang yu difang guanxi yanjiu* 《晚晴督抚政治：中央与地方关系研究》, Wuhan, Hubei jiaoyu chuban she, 2003, p. 21

Il est à noter que les gouverneurs généraux disposent d'une grande autonomie dans la planification et la construction des travaux publics des villes dont ils ont la charge, cependant, d'autres organes existent en leur surveillance, forment ainsi un contrôle de pouvoir entre les institutions. Dans la Chine ancienne sous la dynastie Qing, le gouvernement de l'empereur est principalement composé par les organes suivants : le Grand Conseil ( 军机处 ), le Cabinet ( 内阁 ), l'inspection centrale ( 督察院 ), l'Académie impériale de Hanlin ( 翰林院 ) et les Six ministères. Parmi ces organes, les Six ministères sont des organes d'administrative direct. Ils qui sont donc le ministère du Personnel ( 吏部 ), le ministère des Revenues ( 户部 ), le ministère des Rites ( 礼部 ), le ministère de la Guerre ( 兵部 ), le ministère de la Justice ( 刑部 ) et le ministère des Travaux ( 工部 ). Chaque ministère est présidé par un ministre nommé par l'empereur. Pour réaliser les travaux liés à la ville, les gouverneurs généraux doivent faire des rapports et les envoyer à la vérification par le ministère des Finances et celui des Travaux.<sup>500</sup>

Vers la fin de la dynastie Qing, il y avait au total huit gouverneur généraux, dont chacun gérait les affaires de deux à trois régions. Il s'agit d'un travail très prenant, assorti de responsabilités très importantes. Peu de gouverneurs généraux étaient directement impliqués dans les affaires de travaux public d'une ville, à l'exception de certains. Par exemple le gouverneur de Liangguang<sup>501</sup> gérait presque toutes les affaires liées au port de Guangdong. Bien qu'ils soient au sommet du pouvoir régionale, il existe des pouvoirs locaux en dessous d'eux. Dans le cas de notre recherche, c'est-à-dire de savoir quels fonctionnaires sont responsables de la construction des ports d'une ville, il est indispensable de parler le rôle du daotai. Dans la même période, il existe en Chine environ 110 daotai, dont leur nombre et leurs charges de travail varient en fonction des régions. En ce qui concerne la ville de Shanghai, elle est placée sous la responsabilité du daotai de Susong 苏

---

<sup>500</sup> *Ibid*; Qu Tongzu 瞿同祖 (Tung-tsu Chüà), *Qingdai defang zhengfu*, *Local Government In China Under the Ching* 《清代地方政府》, first published by the East Asian Research Center of Harvard University, Beijing, Falv chuban she, 2003, p.13

<sup>501</sup> *Idem*

松太道<sup>502</sup> (ou de Shanghai). Ce dernier s'occupe de deux provinces générales, 1 province directement administré par le gouvernement central, et 20 villes.<sup>503</sup> Depuis l'ouverture de la ville de Shanghai, le daotai de Shanghai devient la personne en charge de tous les affaires de cette ville. C'est lui qui a d'ailleurs signé le *Land Regulations* avec le consul Britannique George Balfour.<sup>504</sup> Le daotai de Susong est donc le personnage clé, en lien avec le développement et la construction de la ville de Shanghai.

Toutefois, depuis la signature du *Land Regulations* de 1845 qui a marqué le début de l'ère des concessions de Shanghai, le pouvoir et le droit de construction sur ce territoire ont changé, nouveaux acteurs apparaissent sur la scène.

#### **IV.1.2 Du Comité des routes et des jetées à Municipal Council**

Les étrangers qui habitent dans leur concession ont pris l'initiative de construire leur « partie » de ville. Aussitôt après l'arrivée des Européens, au décembre 1846, les Anglais ont formé le Comité des routes et jetées.<sup>505</sup> Comme son nom indique, ce comité s'occupe principalement de la construction de route, de jetées et de ponts publics ; ainsi il prend charge aussi de leur entretien, le nettoyage, l'éclairage et le drainage de manière générale.<sup>506</sup> Cette institution est la première forme de comité organisé par les Européens, son existence date même avant le bureau de police. Ceci montre que construire la ville et le port était les premières nécessités qui permet aux nouveaux habitant de pourvoir bien réaliser leur objectif – faire le commerce avec les Chinois.

---

<sup>502</sup> Le Susong taidao, également connu sous le nom de Shanghai dao, était l'une des divisions administratives de niveau préfectoral sous la juridiction de la province du Jiangsu pendant la dynastie Qing. Il supervisait la préfecture de Suzhou, la préfecture de Songjiang et la préfecture de Taichang. Pendant l'ère Kangxi, il était basé à Suzhou, mais changé pour Shanghai dès l'ère Yongzheng. Voir Fu Linxiang, Lin Juan, Ren Yuxue, Wang Weidong 傅林祥; 林涓, 任玉雪, 王卫东, *Chine, Histoire Générale de la division administrative*, vol. de l'ère Qing 《中国行政区划通史·清代卷》, Shanghai 上海: Fudan daxue chubanshe 复旦大学出版社. 2013.

<sup>503</sup> Liang Yuansheng, *The Shanghai Taotai Linkage Man in a Changing Society, 1843-90*, Shanghai, Shanghai Guji Chubanshe, 2003, p. 12.

<sup>504</sup> *Ibid.*

<sup>505</sup> J. W. Maclellan, *The Story of Shanghai, from the Opening of the Port to Foreign Trade*, Shanghai, The North-China Herald Office, 1889, p. 21; voir <http://www.archives.sh.cn/dajc/201204/t2012040916054.html>

<sup>506</sup> *United States Congressional Serial Set*, volume 982, U.S. Government Printing Office, 1859, p. 163.

Un témoignage qui décrit la situation de la concession des Européens montre qu'« À cette époque, le site de la colonie était une marécage, ou un marais, avec un sol ferme ici et là, et entrecoupé partout de ruisseaux et de fossés.<sup>507</sup> » Tout est à construire pour rendre cet endroit non seulement habitable, mais un nouveau centre de commerce dans cette région rempli de potentiel. Il est important de se rappeler que les premiers habitants étrangers de Shanghai sont majoritairement les commerçants. Ils habitaient d'ailleurs dans des maisons avec des conditions déplorable avant que tout soit construit. Donc toutes constructions liées à la partie étrangère de Shanghai dans les dix premières années étaient dédiées à rendre cette ville portuaire fonctionnaire. Par ailleurs, dans le *Land Regulations* de 1845, il est indiqué dans l'article XII, que « (les deux parties signataires du règlement) reconnaît le devoir des locataires étrangers de « construire et réparer les ponts de pierre et de bois, de maintenir en ordre et de nettoyer les rues et les routes, d'installer et d'allumer des lampadaires, d'établir des moteurs à incendie, de planter des arbres pour protéger les routes, d'ouvrir des fossés pour évacuer l'eau et d'engager des gardiens ». <sup>508</sup> Par la suite, la sécurité que cette ville a pu offrir aux étrangers pendant la période troublante de Shanghai, font que les nouvelles arrivées sont venues avec souhait de s'installer et d'en faire leur « patrie étrangère ». Quant au fait que la ville ait été si bien construite par la suite, c'est un peu au-delà de ce que l'on aurait pu imaginer. Inattendu mais bien réelle, le développement de la nouvelle Shanghai et ses constructions nouvelles sont étroitement lié ensemble. Sur cette question, Marie-Claire Bergère porte un autre regard : pour elle les étrangers arrivés après 1843 à Shanghai, seraient déjà venus avec l'idée de s'installer pour y vivre.<sup>509</sup>

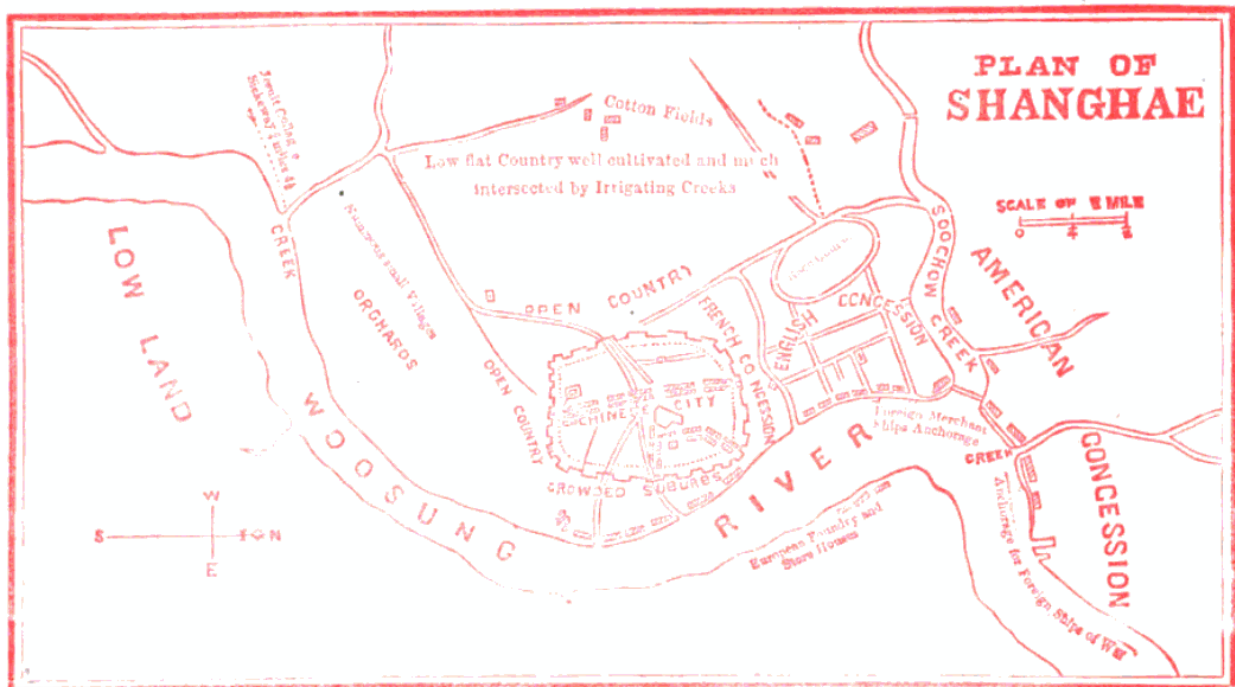
---

<sup>507</sup> J.W. Maclellan, *The Story of Shanghai From the Opening of the port to Foreign Trade*, Shaghai, North-China Herald office, 1889, p.17.

<sup>508</sup> William Frederick Mayer, Nicholas Belfield Dennys of the Consular Service, *The Treaty Ports of China and Japan. A Complete Guide to the Open Ports of Those Countries, Together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, London, Trübner and Co. Parternoster Row, 1867, p. 356.

<sup>509</sup> Marie-Claire Bergère, *Histoire de Shanghai*, Paris, Fayard, 2002, p. 21.

Figure IV.1 - Plan de Shanghai



Source: William Frederick Mayers, *The treaty ports of China and Japan, a guidebook & vade mecum for travellers, merchants, and residents in general*. London, A. Shortrede and Co., 1867, p. 349.

L'article II du *Land Regulations* de 1845 prévoit également de faire « la grande route le long de la rive du fleuve, qui était un chemin de halage pour les jonques de grain », le fameux Bund de Shanghai<sup>510</sup>. On peut dire que ce document est non seulement un règlement à respecter et de droit convenu pour les Étrangers à Shanghai, mais ceci constitue aussi le premier plan de l'aménagement de ce terrain concédé aux Étrangers. Le Comité des routes et des jetées, antérieur à la création du conseil municipal de Shanghai, est né dans ces circonstances et fonctionne comme un mini-conseil. Une taxe sur les importations et les exportations a été prélevée sur les commerçants habitant de la concession. Autre que cette taxe, les habitants paient une taxe de maison d'un pour cent, et d'une autre taxe sur la terre d'un quart pour cent, pour financer la construction des routes et des jetées. Au début, cette taxe était extrêmement légère, car peu de personne y habitait.<sup>511</sup> En revanche, avec les événements révolutionnaires qui se passent autour de Shanghai et même dans la ville, de

<sup>510</sup> *Ibid* note 498, p. 355.

<sup>511</sup> *Ibid*.

plus en plus de monde se réfugie dans la concession anglaise. (Se reporter au chapitre premier concernant l'établissement des concessions étrangères à Shanghai.) Pour les constructions des infrastructures commun en ville, le Comité prend en charge la construction des quais public et privé. Il consiste à un organisme en commun pour tous les Étrangers de Shanghai et il est électif. À sa fondation, seulement trois personnes géraient ensemble les affaires de construction de la concession.<sup>512</sup> Avec le développement de la Concession des étrangers à Shanghai, le nombre de ses personnels évolue aussi, la taille de cet organisme agrandie également.<sup>513</sup> Ce comité des routes et des jetées a existé jusqu'en juin 1854, ensuite il a été remplacé par le Municipal Council, qui s'occupe de beaucoup plus de choses en lien avec la Concession, comme par exemple, la création du bureau de police municipale qui s'en charge de veiller sur la sécurité dans la Concession. Cependant le comité des routes et des jetées est devenu un département très important de ce conseil municipal.

L'existence de ce comité montre à la fois que les Étrangers résidés à Shanghai ait la volonté de prendre les choses en main et, ceci annonce surtout l'ère de l'autogestion de la nouvelle Shanghai par des Étrangers. Malgré le droit du sol que le gouvernement chinois a gardé, ce dernier a délégué le pouvoir de mener des travaux publics aux Étrangers, qui est normalement à sa charge. Après sa fondation, le Comité des routes et des jetées a construit dans un premier temps quatre quais à barges pour les maisons de commerces étrangères afin d'assurer leurs chargements et déchargements des marchandises : un situé au nord du Custom House, un autre au sud du bureau de l'ambassade de la Grande Bretagne ; pour les deux restes, le comité a racheté deux quais privés qui appartient à la société William Forbes & Co., et à la société Holliday Wise & Co., pour en combiner ensemble et faire un quai public pour tous les Étrangers<sup>514</sup>. Pour vous donner un ordre de grandeur de ce que le Comité des routes et des jetées ait perçu comme taxe dans les premières années : en 1850, 1200 dollars semble être perçus par le comité ; deux ans après, cette somme s'élèvera à

---

<sup>512</sup> Xiong Yuezhi 熊月之, Yuan Xieming 袁燮铭, *Shanghai Shitong, Di 3 Juan, Wan qing zhengzhi*, 《上海史通》第三卷 晚晴政治 Shanghai, Shanghai renmin chuban she 上海人民出版社, 1999, p. 26.

<sup>513</sup> *Ibid.*

<sup>514</sup> Bureau des archives municipales de Shanghai, *Shanghai Zujie Zhi* 《上海租界志》, Shanghai Shehui Kexue yuan Chuban she, 2001, version électronique en ligne, <https://www.shtong.gov.cn/difangzhi-front/book/detailNew?oneId=1&bookId=63852>



5000 dollars.<sup>515</sup> Avec ces recettes, le comité a eu pour travaux de faire le drainage des voies de circulation de la ville. Les membres du comité ont proposé de faire le plan de travaux, avec un budget prévisionnel de 8000 \$. Ensuite, le projet a été accepté, le comité a dû emprunter de l'argent pour financer ce projet.<sup>516</sup> Cependant, nous n'avons pas les détails de comment sont votés les projets de construction datant avant l'établissement de Municipal Council. En effet il n'y a pas eu de compte rendu de réunion avant 1854. C'est pourquoi, pour étudier de près le processus de construction du port de Shanghai, nous ne pouvons que nous concentrer sur les archives en notre possession, et qui datent d'après 1854.

#### **IV.1.3 Construire dans la Concession internationale et dans la Concession française**

Ces archives mettent en importance le rôle particulièrement important du Municipal Council. Cependant, les archives du Municipal Council permettent d'étudier seulement les travaux publics menés dans la Concession internationale de Shanghai. En ce qui concerne la Concession française de Shanghai, nous baserons sur les archives du conseil d'administration municipale français à Shanghai, qui est fondé en 1862.<sup>517</sup>

##### **IV.1.3.1 Des archives importantes pour l'étude historique : *The Minutes of Shanghai Municipal Council***

Le 11 juillet 1854, une réunion des contribuables de la concession étrangère de Shanghai s'est tenue dans la concession. Dans cette réunion, sept personnes ont été élus conseiller, pour établir le Conseil du Municipal Council, et qui fonctionne en tant qu'organe directeur de la concession étrangère. Les conseillers sont élus pour un mandat d'un an et peut être réélu, son nombre augmente d'ailleurs jusqu'à 9 personnes à partir de 1869 après la deuxième révision de *Land Regulations*<sup>518</sup>. À ce moment, les conditions pour être élu

---

<sup>515</sup> J.W. Maclellan, *The Story of Shanghai From the Opening of the port to Foreign Trade*, Shaghai, North-China Herald office, 1889, p. 17.

<sup>516</sup> *Ibid* note 504.

<sup>517</sup> Archives diplomatiques de Nantes.

<sup>518</sup> La deuxième révision de *Land Regulations* donne la troisième version de ce règlement qui date de 1869. Cependant, la version de 1869 n'a pas été rectifiée par le gouvernement de Pékin, c'est pourquoi sa légitimité sera mise en question plus tard.

sont devenues plus exigeantes qu'à sa fondation également : tout d'abord, les élus doivent d'être des expatriés qui paient des impôts ; ensuite ils doivent posséder des biens immobiliers d'une valeur supérieurs à 500 taëls d'argent, et qui paient plus de 10 taëls par an de contribution aux locaux ; ou bien, ils doivent avoir des biens qui se louent pour plus de 500 taëls d'argent par an. Dès le 17 juillet 1854, les conseillers élus se sont rassemblés pour une première réunion d'administrative. Il est décidé dans la réunion de créer deux nouveaux départements spéciaux pour la police et la fiscalité. Avec le département du Comité des routes et des jetées, ces trois départements forment le cops directionnel du Municipal Council. Tout le contenu de la réunion a été noté et transcrit. Depuis, après chaque réunion de conseil d'administration, est rédigé un procès-verbal de la réunion. Cette pratique a duré jusqu'au 17 décembre 1943, ce qui fait au total presque quatre-vingt-dix ans d'histoire.<sup>519</sup> Tous ces procès-verbaux ayant survécu des premières réunions mensuelles aux dernières réunions hebdomadaires régulières, ont été archivés et réédité aujourd'hui par le centre des archives municipales de Shanghai. Ces procès-verbaux enregistrent en détail les décisions du Conseil sur les questions majeures telles que la fiscalité, la police, la construction municipale, les dépenses et les recettes de la concession internationale, etc. Il est indispensable pour nous de les étudier afin de voir comment, et quel est le processus de construction du nouveau port de Shanghai.

Pour savoir sur le début de construction du port de Shanghai, les premiers volumes du *The Minutes of Shanghai Municipal Council* sont indispensables. Les volumes premier au troisième du ont enregistré les procès-verbaux du Municipal Council qui datent de 1854 à 1869. Si l'on compare le contenu de ces trois volumes, nous pouvons constater qu'il existe de nombreuses différences. Tout d'abord, leurs styles d'écriture sont complètement différents. Le style d'écriture des procès-verbaux rassemblés dans le premier volume est beaucoup plus simple et décontracté. Il contient un total de dix années de procès-verbaux de 1854 à 1863. Au cours des deux ou trois premières années, le Conseil ne s'est pas réuni à des dates très régulières, et chacun de ces procès-verbaux est relativement bref. Alors que dans le deuxième volume qui contient les procès-verbaux qui datent de 1864 à 1866, il est

---

<sup>519</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I à 28, Shanghai Classics Publishing House.

évident de remarque des améliorations non seulement dans la longueur des écrits, en plus son style d'écriture est de plus en plus professionnel. Certaines fonctions nouvelles sont apparues, les recettes et les dépenses sont plus détaillée. Quant au troisième volume, dans lequel sont rassemblés les procès-verbaux datent de 1867 à 1869, on peut constater une rigueur dans la manière de retranscription du contenu des réunions. À chaque niveau de poste, les retours d'informations et les suivis des dossiers ont été bien mené avec rigueur. On voit que les réunions ont pris un rythme régulier. Tout cela montre que la gestion de ce conseil se précise progressivement.

#### **IV.1.3.2 Le rôle majeur du Conseil d'administration du Municipal Council**

Dans le volume premier, sur les 10 ans de réunions du Conseil, le sujet du port et de la taxe portuaire (码头捐) a été abordé au total quatre-vingt fois<sup>520</sup>. Construire et entretenir les quais, les poteaux étaient les sujets majeurs au début de la formation de la concession étrangère. Dans le deuxième volume, les contenus de réunions sont plus centrés sur les constructions des routes, et surtout de discuter sur le système de drainage de la concession. La situation est similaire pour les années 1867 à 1869, les constructions des quais ne deviennent plus une priorité. Les charges de travail des élus du Municipal Council sont de plus en plus importantes. Dans ce volume, les sujets les plus abordés par le Municipal Council sont ; les questions liées à la sécurité, à la propreté, et le drainage des rues dans la concession, ainsi que les questions des perceptions des taxes. Après avoir étudié attentivement les procès-verbaux des réunions du Municipal Council, la question de qui construit le port dans la concession peut trouver sa réponse. En effet, le Municipal Council s'occupe de tous les travaux concernant les quais, les poteaux, quel que soit publics ou privés, de la concession étrangère de Shanghai de 1854 jusqu'à 1862. Ensuite, après cette date, les Français géraient eux même leur concession française en créant leur propre conseil d'administration municipale. Ce conseil est composé de cinq conseillers élus au début à sa création<sup>521</sup>, mais après la révision de règlement de d'organisation Municipale de la

---

<sup>520</sup> *Ibid.*

<sup>521</sup> *Le Correspondant*, Tome cent soixante-douzième, Paris, Bureaux du *Correspondant*, 1893, p. 863.

Concession française de Shanghai en 1868, le nombre de conseiller s'est élevé à 8 personnes, dont quatre Français et quatre étrangers.<sup>522</sup>

L'article X du *Land Regulations* révisé en 1854, prévoit que « les consuls étrangers convoqueront, au début de chaque année, une assemblée des locataires de terrains situés dans les lesdites limites, afin de trouver les moyens de réunir les fonds nécessaires à ces fins »<sup>523</sup>. Par cette clause de règlement, on peut savoir que les consuls étrangers devaient être responsables des travaux publics menés dans la concession des étrangers. Comme par la suite il y a eu la création de Municipal Council, les consuls ont relégué leur charge à cette institution. Au travers des études des procès-verbaux que nous possédons, il est certain que le Conseil du Municipal Council était le principal service chargé de tous les travaux publics dans la Concession. Il existe des personnes qui exercent des fonctions spécialisées et qui sont chargée de veiller sur les états des quais, des rues. Nous parlerons de ces acteurs travaillant en première ligne dans les travaux en lien avec les routes et les jetées dans la deuxième partie de ce chapitre. Il sera révélé également les étapes exactes de la préparation d'un nouveau quai jusqu'à son achèvement final.

### **VI.1.3.3 Le cas français**

En ce qui concerne les constructions des travaux publics dans la concession française, la situation est différente. L'article IX du *Règlement d'organisation Municipale de la Concession Française de 1868* prévoit que « le Conseil Municipal délibère sur les objets suivants ... 7° L'ouverture des rues et des places publiques, les projets de construction des quais, jetées, ponts, canaux, les projets d'alignement, l'emplacement des halles, marchés, abattoirs, cimetières. »<sup>524</sup> Cependant, l'article VII de ce même règlement

---

<sup>522</sup> *Règlement d'organisation Municipale de la Concession Française révisé à la suite d'un arrangement intervenu entre le Consul Général de France et les Consuls des puissances représentées à Pékin pour modifier l'article XVI, et publié à l'occasion des prochaines élections.* Voir Annexe 2.4 – Poster du Règlement d'organisation Municipal de la Concession française de 1868.

<sup>523</sup> William Frederick Mayer, Nicholas Belfield Dennys of the Consular Service, *The Treaty Ports of China and Japan. A Complete Guide to the Open Ports of Those Countries, Together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, London, Trübner and Co. Parternoster Row, 1867, p. 361.

<sup>524</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I à 28, Shanghai Classics Publishing House.

définit que « la présidence du Consul appartient de droit au Consul Général », donc l'ultime décideur des projets dans la Concession française appartient au Consul général français. Ceci est d'ailleurs la plus grande différence entre le Conseil d'administration du Municipal Council et le Conseil municipal de la Concession Française. Le premier, en tant que plus haute autorité du Municipal Council, les conseillers élus, votent ensemble les projets et les décisions concernant les affaires de la concession à prendre lors des réunions régulières ; quant au Conseil Municipal de la Concession Française, le consul de France à Shanghai possède une autorité absolue sur le Conseil. Ce dernier s'agit seulement d'un organe consultatif de haut niveau du consul de France à Shanghai. Néanmoins, quel que soit les plus hautes autorités gestionnaires des deux concessions, les acteurs des fonctions suivantes sont indispensables pour mener des travaux publics dans les deux concessions.

## **IV.2 LES ACTEURS SPÉCIFIQUES IMPLIQUÉS DANS LA CONSTRUCTION DU PORT**

Le système du Municipal Council et celui de Conseil municipal de la Concession française ont copié le modèle de gestion du système administratif occidental- la gestion par assemblée constituante. Le Municipal Council se compose de neuf membres de diverses nationalités, qui élisent leur propre président et vice-président. Dans la gouvernance, outre la mise en place et l'amélioration progressive de divers organes administratifs, une grande attention a été accordée au rôle de divers comités. Le conseil se divise en comités de défense, de finances, de surveillance /sécurité et de travaux publics<sup>525</sup>. En ce qui concernent la construction du port de Shanghai, le comité des travaux publics fait l'objet centrale de notre étude. Ce comité remplace l'ancienne comité des routes et des jetées, il est devenu plus complète en termes d'organisation et de structure.

### **IV.2.2.1 Le Conseil d'administration de Municipal Council**

Lorsque la Concession des étrangers de Shanghai a été établie, il n'y avait presque pas de routes décentes, et la seule route boueuse près de la rivière Huangpu était une piste de boue où des hommes élancés tiraient des bateaux. Il a même été indiqué dans les *Land*

---

<sup>525</sup> *The Chronicle & Directory for China, Corea, Japan...&C. for the year 1894*, Hong Kong, Daily Press Office, 1894, p. 104.

*Regulations* de 1845, les articles II, III et IV, que les routes, les quais et les jetées de la Concession sont en mauvais état et qui nécessitent des constructions et des réparations de la part des Européens.<sup>526</sup> En 1854, grâce aux efforts du Comité des routes et des jetées, plusieurs routes en sable et en graviers ont été construites et compactées, et le chemin originellement étroit qui longeait la rivière Huangpu a été élargi et transformé en une route régulière et qui deviendra la fameuse Bund<sup>527</sup>. Au début de la création de Conseil d'administration de Municipal Council, il n'est pas indiqué clairement dans les procès-verbaux comment sont proposés les projets de construction portuaire. Par exemple, dans la deuxième réunion du Conseil, le 26 juillet 1854, il a juste été noté dans le procès-verbal de cette réunion que « Il a été demandé au comité des routes et jetées et au comité de la police de construire une route entre l'extrémité de Bund coté ruelle Païke et les cinq sanctuaires sacrés. Il est également demandé que les lampadaires soient installés à l'extrémité de chaque quai. »<sup>528</sup> On ne sait pas qui a fait les demandes de construction de rue et d'installation de lampadaire sur les quais. Les informations indiquées étaient peu précises, les décisions du conseil n'étaient pas présentées non plus.

#### IV.2.2.2 Le rôle du secrétaire général de Municipal Council

À partir de 1860, un nouvel organe avec un pouvoir exécutif est créé au sein de Municipal Council, celui du secrétariat, présidé par un secrétaire général. La première personne qui exerce cette fonction est Monsieur Edwin Pickwoad<sup>529</sup>. Sa présence a d'ailleurs été spécialement mentionnée dans le procès-verbal du 29 août 1860, en présence de tous les membres du Conseil d'administration.<sup>530</sup> Il est indiqué dans la réunion que dorénavant, toutes les correspondances concernant les affaires du Municipal Council peut

---

<sup>526</sup> *Shanghai Gonggong Zujie Shigao / Archives sur la Concession internationale de Shanghai*, Shanghai shi ziliao congkan, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1980, pp. 44-46.

FO 881/8679, *Précis of Correspondence relating to the Shanghai Land Regulations, 1846*. Captain Balfour to Sir John Davis, N° 26, March 30, 1846.

<sup>527</sup> Ma Changlin 马长林, « Jindai Zhongguo de Zujie bianqian » 近代中国的租界变迁, *Zhongguo guoqing guoli* 《中国国情国力》, Guojia tongjiju Jiangsu diaocha zhongdui 国家统计局江苏调查中队, 2006.

<sup>528</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I, Shanghai Classics Publishing House, p. 569.

<sup>529</sup> *The North China Herald*, N°663, April 11. 1863, p. 59.

<sup>530</sup> *Ibid* note 518, p. 601.

être envoyé directement au secrétariat pour traitement.<sup>531</sup> Ainsi l'organisation interne de Municipal Council est clairement divisée en deux grandes parties : la prise des décisions et leur mise en œuvre. La direction supérieure décisionnelle est le Conseil avec le président et le vice-président à sa tête ; les différents comités dirigés par le Conseil sont de nature consultative. Lorsqu'une question importante se pose, elle est généralement d'abord étudiée et discutée par le comité concerné par la question, et la résolution prise sera par la suite soumise au Conseil. Celle-ci approuve ensuite la décision et demande au Secrétaire général de la mettre en œuvre. Dès lors, dans les procès-verbaux après 1860, le rôle du secrétaire général apparaît de plus en plus important, il est le vrai gestionnaire de tout ce qui se passe dans la Concession internationale : construire les routes, réparer un pont, régler une affaire de police... le secrétaire du Municipal Council est sur tous les fronts.

Afin de rendre le travail du Conseil transparent vis-à-vis de tous les contribuables de la Concession, une réunion annuelle des propriétaires terriens est tenue chaque année au Consulat britannique. Dans cette réunion, le Conseil doit faire un rapport annuel dans lequel sera détaillé toutes les actions que ce dernier a mené dans l'année. Ce rapport sera par la suite publié dans le journal *The North China Herald*, tout le monde peut le lire. En 1862, c'est le secrétaire général Pickwoad qui a lu ce rapport.<sup>532</sup> Dans le procès-verbal de 2 janvier 1862, il a été indiqué que le secrétaire a reçu une lettre d'une certaine société « Obernig & Co »<sup>533</sup>. Dans cette lettre, cette société se plaint du mauvais état des quais de la rivière Suzhou, et demande au secrétaire général de remonter la situation au Conseil afin de trouver une solution. Si l'on considère le fonctionnement du Conseil d'administration de Municipal Council comme une entreprise, le rôle du secrétaire général est comme le manager. Il doit être extrêmement agile, de remonter les informations ou de gérer les situations simples. Sa

---

<sup>531</sup> *Ibid.*

<sup>532</sup> Ma Changlin 马长林, « Jindai Zhongguo de Zujie bianqian » 近代中国的租界变迁, *Zhongguo guoqing guoli* 《中国国情国力》, Guojia tongjiju Jiangsu diaocha zhongdui 国家统计局江苏调查中队, 2006. p. 58.

<sup>533</sup> En n'étant pas sûre de la traduction du nom de cette société, aucune information concernant cette société peut être trouvée. Voir Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I, Shanghai Classics Publishing House, p. 632.

méthode de travail peut faire référence à celui de méthode agile<sup>534</sup> de nos jours dans le domaine de management.

#### **IV.2.2.3 Les inspecteurs des divers comités**

Avec le développement de la Concession étrangère, les charges de travail du secrétaire de Municipal Council deviennent de plus en plus importantes. Dans le procès-verbal de 7 février 1861, on remarque l'apparition d'un nouveau poste de travail en lien avec les travaux publics, et qui vient assister le travail du secrétaire général : celui de l'inspecteur des routes.<sup>535</sup> Celui-ci fait partie de comité des travaux public, sa charge principale de travail est de veiller sur l'état des routes, du système de drainage de la ville, des quais et des jetés de la concession. Il doit aussi faire achats de certaines matières premières pour les travaux, de mener certains travaux et de surveiller leur avancement afin de faire le point avec le secrétaire général. Il a été constaté dans les archives que l'inspecteur des routes est un personnage très actif, il s'intervient dans presque tous les travaux de la Concession. Comme par exemple, le 25 juin 1862, il est indiqué dans le compte-rendu de la réunion du Conseil, que l'inspecteur des routes a demandé l'achat d'une quantité de dalles de granit pour la construction de tuyaux de drainage de la route en pierre.<sup>536</sup> Ensuite, dans la réunion de 9 juillet de la même année, ce dernier fait savoir au Conseil qu'il ne possède pas assez de coolie pour effectuer les travaux sous sa charge.

Depuis l'apparition du poste de l'inspecteur de routes, on peut constater que la hiérarchie de la division du travail au sein du Municipal Council s'est précisée de plus en plus. Le secrétaire général a relégué une grande partie de ses charges à l'inspecteur des routes, cependant il reste la personne qui commande les affaires importantes. Un autre

---

<sup>534</sup> Craig Larman, *Agile and iterative development: a manager's guide*, Addison-Wesley, 2004 ; Claude Aubry, *Scrum, Pour une pratique vivante de l'agilité*, Dunod, 2019.

<sup>535</sup> Dans le site internet de Bureau de Shanghai Chroniques, il est indiqué que le poste de l'inspecteur des routes a été créé en 1860, et que la première personne qui exerce ce métier est un certain M. Walters. Cependant, après les vérifications, cette personne était mentionnée dans les archives de Municipal Council dans l'année 1860, mais il est présenté en tant que surveillant de sécurité de la Concession et non l'inspecteur des routes.

<sup>536</sup> Procès-verbal de réunion du Conseil d'administration de Municipal Council du 25 juin 1862, Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I, Shanghai Classics Publishing House, p. 642.



exemple : le 13 octobre 1862, « l'inspecteur des routes rend compte de son travail et soumet (au Conseil) un contrat pour la construction d'un nouveau quai entre la société Gongyi et la société Jardine & Matheson Co. pour un coût total de 1620 taëls d'argent. »<sup>537</sup> Normalement, les demandes de construction de nouveau quai devait être transmises directement au secrétariat du Municipal Council et non au l'inspecteur des routes. Autres ces charges, le travail de base de l'inspecteur des routes reste à veiller sur les infrastructures publiques de la concession. Comme par exemple, le 22 octobre 1862, l'inspecteur des routes a rapporté dans la réunion que « le quai de la société Jardine & Matheson Co. qui vient d'être réparé a été complètement abimé de nouveau par les personnels de l'armée naval et de l'armée de terre, lors de leurs déchargements des affaires militaires. »<sup>538</sup>. Enfin, parmi les tâches de travail que le secrétaire général a délégué au l'inspecteur des routes, une dernière et qui est très importante, est de publier certains appels d'offres pour les travaux à effectuer dans la concession. Une fois que l'inspecteur des routes a reçu toutes les propositions, il doit faire le tri et de proposer au secrétaire le meilleur entrepreneur à choisir à travailler ensemble.

En plus de l'inspecteur des routes, à partir de septembre 1861, le Municipal Council a nommé un inspecteur des sanitaires, chargé de gérer les questions sanitaires de la concession.<sup>539</sup> Généralement, ce dernier s'occupe de surveiller les déchets de la concession soient correctement éliminés. La raison pour laquelle l'on en parle tout spécialement ici est la suivante : en effet, dans les années 1860, beaucoup de déchets de la ville sont jetés directement dans la rivière. Cela pose des problèmes aux bons fonctionnements de certains infrastructures publiques de la ville. Normalement, les déchets de la Concession devaient être jetés dans les bateaux spécialement prévus à cet effet. Cependant, avec l'augmentation de la population au sein de la Concession, le nombre de bateau de collecte de déchet n'est pas suffisant. Avant que le Municipal Council ait ajouté d'autre bateaux à cet effet, les gens vides leurs poubelles n'importe comment. Cela affecte non seulement l'environnement de

---

<sup>537</sup> Procès-verbal de réunion du Conseil d'administration de Municipal Council du 13 octobre 1862, Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I, Shanghai Classics Publishing House, p.651.

<sup>538</sup> *Ibid*, p. 652.

<sup>539</sup> *Ibid*, p. 623.

la rivière, mais provoque également des blocages dans les voies navigables et des quais. Voici un exemple de qui montre contenu de travail de l'inspecteur des sanitaires. Le 19 novembre 1862, Monsieur « Howes »<sup>540</sup>, l'inspecteur des sanitaires, a signalé dans un rapport qu'une grande quantité d'ordures était déversée chaque jour dans les étangs du côté français de la Concession. De ce fait, le secrétaire général a envoyé une lettre au président du Conseil municipal de la Concession Française, et « il est convaincu qu'elle aura un effet sur l'élimination de ce phénomène insalubre. »<sup>541</sup> Afin de faciliter le travail de l'inspecteur des sanitaires, le Municipal Council autorise même ce dernier à employer un bateau de collecte de déchet sur chaque quai de la concession.<sup>542</sup> Il est vrai que rôle de l'inspecteur des sanitaires est beaucoup moins important que celui de l'inspecteur des routes, néanmoins, sa présence assure dans certaines manières le bon fonctionnement des quais et des voies navigables de la Concession.

#### IV.2.3 : Le cas français

Du côté de la concession française, son comité des travaux publics est créé en 1865<sup>543</sup>. L'organisation de ce comité est similaire à celui des Anglais et des Américains. C'est-à-dire que c'est le Conseil municipal qui s'en charge « des services administratifs concernant la voirie, l'écoulement et la distribution des eaux, l'éclairage des rues, la gestion et l'entretien des propriétés Municipales, l'exécution des travaux d'utilité publique, la confection du plan cadastral, l'établissement et la révision des rôles des contributions et la perception des revenus Municipaux. »<sup>544</sup> Sauf l'approbation du consul général, le conseil nomme tous les emplois qui rentrent dans le service municipal également. Les grandes différences entre les prises décisionnelles entre les deux concessions, est que tout d'abord dans la concession française, les délibérations des décisions votées par le Conseil sont

---

<sup>540</sup> Nom traduit de chinois.

<sup>541</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I, Shanghai Classics Publishing House, p. 661.

<sup>542</sup> *Ibid*, p. 664, procès-verbal de 17 décembre 1862.

<sup>543</sup> Office of Shanghai Chronicles, [http://www.shtong.gov.cn/dfz\\_web/DFZ/Info?idnode=64472&table-Name=userobject1a&id=57973](http://www.shtong.gov.cn/dfz_web/DFZ/Info?idnode=64472&table-Name=userobject1a&id=57973)

<sup>544</sup> L'Article XII du *Règlement d'organisation Municipale de la Concession Française révisé à la suite d'un arrangement intervenu entre le Consul Général de France et les Consuls des puissances représentées à Pékin pour modifier l'article XVI, et publié à l'occasion des prochaines élections*, le 14 avril 1868. Voir annexe 2.4.

validées par des arrêtés consulaires français. Ce n'est pas le cas dans la concession internationale. Ensuite, dans la concession française, à la différence de son voisin, le conseil n'a pas à organiser de réunion annuelle des électeurs, il n'a pas de compte à rendre aux électeurs de la concession.<sup>545</sup> On remarque dans les archives que malgré la séparation des deux concessions, les deux conseils travaillent souvent en collaboration sur la partie de frontière commune. Par exemple, pour faire référence à l'exemple de déversement de déchet dans la rivière en commune, la solution trouvée est que les deux conseils partagent ensemble les frais de dépense font sur le nettoyage des ordures de la rivière Yangjing Pang.<sup>546</sup> Autre que cela, on peut également trouver dans les comptes rendus de la gestion de conseil d'administration municipale français, sur les tableaux de dépenses, l'existence d'une rubrique appelant « travaux faites en commun ».<sup>547</sup> En effet, à partir de 1864, le Conseil Municipal de la Concession Française négocie avec le Conseil d'administration de la Municipal Council, plusieurs constructions de travaux public en commun, notamment la construction d'un pont qui relie les deux concessions sur la crue de Yangjing hong.<sup>548</sup> Cette négociation est très longue, les spécialistes des travaux sont appelés à faire des plans et des propositions professionnelles. C'est à partir de ces années, qu'on voit l'augmentation de l'importance du département des ingénieurs au sein des deux concessions. Les ingénieurs remplacent peu à peu le rôle de divers inspecteurs des divers comités, deviennent des personnages d'importance majeure dans la construction des deux concessions étrangères de Shanghai.

---

<sup>545</sup> « Lettre de M. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, à M. de Bellonnet, chargé d'affaires de France à Pékin, le 18 juin 1866 », *Archives diplomatiques 1867 : recueil mensuel de diplomatie, d'histoire et de droit international*, Volume 1, Paris, Librairie Diplomatique d'Amyot, 1867, p. 451.

<sup>546</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I, Shanghai Classics Publishing House, p.685.

<sup>547</sup> *Conseil d'administration municipale de la concession française à Shanghai, compte-rendu de la gestion pour l'exercice 1893. Budget 1894*, Shanghai, Noronha & Sons, 1894.

<sup>548</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume II, Shanghai Classics Publishing House, p. 463.

### IV.3 LES INGÉNIEURS

Le 20 octobre 1862, le capitaine du port (Harbor Master) représentant du Custom Service, Monsieur J. M. Hocly<sup>549</sup>, a envoyé une lettre à Municipal Council. Le contenu de cette lettre fait l'effet d'un coup de tonnerre, pour la première fois depuis sa création, l'efficacité du Municipal Council a été remis en question. Des spécialistes d'ingénierie civile doivent participer à la construction de la nouvelle ville de Shanghai.

#### IV.3.1 Les charges de travail des ingénieurs civils.

« Aujourd'hui, Shanghai a la possibilité de devenir un énorme centre commercial pour le commerce du nord et du centre (de la Chine), et il est clair que les dispositions prises par les premiers habitants, bien que souvent améliorées, étaient tout à fait inadéquates pour répondre aux exigences de l'augmentation considérable et étendu du trafic, et le système actuel de quais et de cargos constituent un sérieux obstacle au volume croissant du trafic...il doit déjà être évident pour le public qu'une augmentation du nombre de quais ne résoudra que partiellement les problèmes qui se sont posés ... Les mérites d'un projet qui sera finalement réalisé sont d'étendre le Bund si loin dans le fleuve que ses rives permettront à tous les navires, grands et petits, d'amarrer sur la rive extérieure de la digue et d'y charger et décharger leur cargaison...

Si le Bund doit être étendu vers l'extérieur, comme suggéré ci-dessus, il n'y a pas de meilleur moyen d'obtenir une fondation solide et durable que l'utilisation d'un assemblage en spirale de plaques d'acier. Cette méthode est plus solide, moins chère et plus durable que la méthode britannique. Il est de loin supérieur en résistance, en coût et en durabilité aux pieux en bois, qui ont presque été remplacés en Angleterre, en enfonçant dans la terre et en serrant ces tarières... Les propositions ci-dessus, venant d'un profane,

---

<sup>549</sup> J. M. Hockly, R. N. Harbour Master et Conservateur de Yangzijiāng. Voir Richard Smith, John K. Fairbank, Katherine Bruner, *Robert Hart and China's Early Modernization: His Journals, 1863-1866*, Cambridge, Harvard University, 1991, p. 476.

doivent être superficielles, et d'une certaine manière pas très exacte, mais je crois qu'elles constitueront une bonne idée. Je pense néanmoins que les propositions ci-dessus formeront un noyau autour duquel tous les détails pratiques secondaires seront centrés pour compléter le projet de cette entreprise. Je serais honoré si vous n'y renonciez pas. »

- Capitaine du port de Shanghai, J.M. Hockly<sup>550</sup>

À partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle en Chine, à chaque port ouvert pour le commerce extérieur, il existe un service de la douane. Le capitaine du port de Shanghai fait partie du personnel du Custom Service. Concrètement parlant, il est le chef du port, et il exerce la fonction d'inspecteur des côtes de Shanghai.<sup>551</sup> Cette lettre, qui date du 20 octobre 1862, venant de la part du capitaine du port de Shanghai est très remarquable. En tant que personne qui se charge de tout ce qui concerne le mouvement et les opérations des navires dans les ports,<sup>552</sup> M. Hockly est conscient du retard du port de Shanghai et des améliorations à y mener. À la fin de la lettre, il se nomme « profane », et conseille au responsable du Conseil municipal d'établir le projet de construction des quais et du Bund de Shanghai avec l'aide des spécialistes. Jusqu'à 1<sup>er</sup> août 1863, il n'existe pas d'ingénieur permanent au Municipal Council. Comme évoqué ci-dessus dans le texte, les projets concernant les travaux publics de la ville sont généralement externalisés. L'inspecteur des routes est chargé de trouver un entrepreneur ou une entreprise de travaux, ensuite ce sera à cette entreprise de mener les travaux demandés. Le Conseil municipal n'intervient pas dans la réalisation des travaux, sauf parfois dans l'achat des matières premières pour la construction. Ce manque de sens de la planification globale dû à de multiples raisons perdure jusqu'en 1863. Dans la réunion du 29 juillet 1863, l'ingénieur civil, M. John Clark est nommé

---

<sup>550</sup> « Lettre de J. M. Hockly au Conseil d'administratif du Municipal Council, le 20 October 1862 », Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume I, Shanghai Classics Publishing House, p. 653.

<sup>551</sup> The Inspector General of Customs, *Reports on Trade at the Treaty Ports in China, for the year 1867*, Shanghai, The Customs' Press, 1867, p. 27.

<sup>552</sup> *Bulletin de la Société de Géographie Commerciale de Paris, Tome XIII, 1<sup>er</sup> octobre 1890 – 1<sup>er</sup> octobre 1891*, Paris, Imprimerie A. Lahure, 1890-1891, p. 390.

responsable de tous les travaux publics de la Concession internationale sur recommandation, à partir du 1<sup>er</sup> août 1863.<sup>553</sup>

Les charges de travail de l'ingénieur en chef sont très variées : ce dernier est responsable de la bonne marche de tous les travaux de la Concession, de la préparation des budgets et des contrats, de la préparation des plans et des spécifications, et de l'administration de tous les travaux municipaux du Municipal Council. Dans la liste des personnels du comité de travaux publics du Municipal Council de 1864, nous trouvons six personnes : le secrétaire du département – R.F. Gould, l'interprète – Rev. M. T. Yates, le comptable – Alex. J. Johnson, l'ingénieur civil – John Clark, le clerc – A. de Barros et enfin le percepteur des impôts étrangers – M. Lofus. L'inspecteur des routes et l'inspecteur de sanitaire (devenu l'inspecteur des nuisances) sont alloués au comité de la police municipale.<sup>554</sup> Le département de l'ingénieur est créé suite à l'embouche de John Clarke au comité des travaux publics. Cela annonce le début d'une spécialisation des postes de travail avec des personnes qualifiés et professionnels. Dès 1894, un personnel spécial est créé au sein du département des travaux publics pour la gestion des lumières électriques, en 1897 pour la gestion des fossés, en 1899 pour la gestion des routes, des machines et des carrières, et en 1901 pour la gestion des bâtiments et des espaces ouverts dans les parcs.<sup>555</sup>

L'année 1864 est une grande année de construction suite à l'établissement des deux concessions à Shanghai. Dans la Concession internationale, presque à toutes les réunions du Conseil de 1864, les membres élus discutent des projets de construction à mener ou bien des réparations des infrastructures existants. D'après les contenus des procès-verbaux, l'ingénieur avait une activité particulièrement intense, il était sollicité sur tous les projets de travaux : extension des routes, budgétisation des projets de construction, planification du système de drainage de la ville, arpentage des cimetières, extension des maisons de captage,

---

<sup>553</sup> Institution of Civil Engineers (Great Britain), *Minutes of proceedings of the Institution of Civils Engineers*, volume 26, The Institution, 1867, pp. 385-386.

<sup>554</sup> L'appartenance du poste de l'inspecteur des routes n'est pas fixe. En 1864, il est indiqué d'avoir fait partie du comité de la police municipale, mais en 1865, il revient dans le comité des travaux publics. *The Chronicle and Directory for China, Japan & The Philippines for 1864*, Hong Kong, Daily Press office, 1864, p. 264.

<sup>555</sup> Office of Shanghai Chronicles, [http://www.shtong.gov.cn/dfz\\_web/DFZ/Info?idnode=64472-&tableName=userobject1a&id=57973](http://www.shtong.gov.cn/dfz_web/DFZ/Info?idnode=64472-&tableName=userobject1a&id=57973)

creusement de puits d'incendie et faire des devis pour les réparations des ponts, ...etc. Le travail de l'ingénieur était tel que, le 3 mai 1864, M. John Clark avait écrit au Conseil des travaux publics pour lui faire part de son désir de démissionner<sup>556</sup>. Le 8 juin de la même année, M. Clark ne s'est pas présenté à la réunion du Conseil à cause d'un problème de santé. En conséquence, plusieurs sujets importants n'ont pas pu d'être discuté lors de la réunion.<sup>557</sup> Le rôle de l'ingénieur en chef fut tellement important qu'en remarque dans les années plus tard, il devient le personnage clé du Comité des travaux publics. Dans les rapports budgétaires annuels publié par le Municipal Council de chaque année, il est celui qui rédige ce rapport important.

#### **IV.3.2 : Le profil de l'ingénieur**

Les ingénieurs en charge du bureau du Comité des travaux public de la concession internationale ont des parcours similaires. Ils sont tous des Anglais qui ont reçu une formation d'architecte en Angleterre. Par exemple, le premier ingénieur du Comité des travaux publics John Clark (1831-1868) répond parfaitement à un profil type de l'ingénieur de Municipal Council. Ce dernier est né à Bristol en 1831, avant d'aller en Chine, il a eu plusieurs expériences de travail dans l'ingénierie civile. Il a été architecte à Londres, ingénieur de chemin de fer pour plusieurs lignes ferry en Allemagne. En 1863, il est allé en Chine, et a travaillé pendant trois ans en tant qu'ingénieur pour le Municipal Council ; ensuite en 1867, il a été nommé géomètre général adjoint à Hong Kong. Dans cette même année, il a été élu membre de l'Institut d'ingénieur civil ainsi que membre de l'Institut royal des architectes britanniques.<sup>558</sup>

Après M. John Clark, son successeur, M. Elihu Henry Olivier (1839-1876) a eu un parcours similaire.<sup>559</sup> Il est arrivé à Shanghai en 1864, acceptant immédiatement un poste

---

<sup>556</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume II, Shanghai Classics Publishing House, p. 477.

<sup>557</sup> *Ibid*, p. 478.

<sup>558</sup> *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Volume 30, 1870, Part 2, p. 431.

<sup>559</sup> *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, vol. XLV, session 1875-76, part III, London, published by the Institution, 1876, p. 256.

d'assistant auprès de M.F.H. Knevitt<sup>560</sup>, un architecte de la ville. En août 1865, il a été nommé ingénieur adjoint de John Clark ; en février 1866, il devient géomètre au Conseil et en novembre 1868, ingénieur, poste qu'il a occupé jusqu'à sa mort. En tant que l'ingénieur de la Municipal Council, tout comme son prédécesseur, il était seul responsable des travaux de génie civile dans la concession internationale de Shanghai. Il a mené des projets de drainage de la ville de Shanghai ainsi qu'à l'amélioration sanitaire de la ville. Il a conçu et érigé plusieurs ponts en fer et en bois, des débarcadères avec des pontons flottants... etc. Sa plus grande amélioration de la Concession a sans doute été l'élargissement du Bund de Shanghai et la transformation de l'estran du Bund en Jardin public<sup>561</sup>. Sa contribution sur la construction de la nouvelle Shanghai est particulièrement importante.

Un autre ingénieur britannique qui a beaucoup compté par le Municipal Council est Charles Mayne.<sup>562</sup> Ce dernier a rejoint le Comité des travaux publics en 1889 et a occupé le poste d'ingénieur et de géomètre. Il y a resté pendant 20 ans, pourtant il aurait voulu y rester encore plus longtemps, mais la santé fragile de sa femme le contraint à démissionner plus tôt. Après Charles Mayne, Charles Henry Godfrey, qui s'était installé à Shanghai en 1895 lui a succédé et a dirigé le département du Comité des travaux public jusqu'au 1922. On peut constater rapidement que tous les ingénieurs en chef du Municipal Council jusqu'en 1936 étaient des Anglais<sup>563</sup>. La plupart ont consacré le reste de leur vie à construire la concession internationale de Shanghai. Il n'y a pas mieux que la ville de Shanghai pour qu'un ingénieur civil puisse réaliser les conceptions de construction comme il voulait.

En résumé, les ingénieurs anglais ont joué un rôle clé dans la construction de la concession internationale. Cependant, dans un autre service qui est sous-direction du gouvernement chinois, les ingénieurs anglais sont tout aussi important – le département de

---

<sup>560</sup> F. H. Knevitt, marchand et architecte à Shanghai. Voir *The Chronicle and Directory for China, Japan & the Philippines for the year 1869*, Hong Kong, Daily Press, 1869, p.92; *China Directory for 1867*, Hong Kong, A. Shortrede & Co. 1867, p. 34.

<sup>561</sup> James Forrest (edi.), *Minutes of Proceedings of The Institution of Civil Engineers; with other selected and abstracted papers*, Vol. XLV, Session 1875-76, Part III, London, Institution of Civil Engineers, 1876, p. 256.

<sup>562</sup> Cole Roskam, *Improvvised City: Architecture and Governance in Shanghai, 1843-1937*, Seattle, University of Washington Press, p. 116.

<sup>563</sup> Isabella Jackson, *Shaping Mordern Shanghai: Colonialism in China's Global City*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.



la marine de l'Imperial Maritime Customs service. Il a été expliqué dans le texte que malgré les personnels d'importance majeures sont des étrangers, la douane chinoise est une institution chinoise. Depuis que les Anglais sont sur le poste de l'inspecteur général de la douane chinoise, et que ces derniers ont la liberté d'employer les personnels de leurs choix, ils privilégient les ingénieurs anglais à travailler pour eux. Les ingénieurs de la douane chinoise font construire des infrastructures en mer et sur les ports ouverts aux commerces étrangers. Ceci constitue une souveraineté maritime que l'empire chinois ne peut renoncer. Par exemple, David Marr Henderson (1840-1923)<sup>564</sup>, est un Britannique qui a travaillé pour le service des douanes maritimes impériale de 1869 à 1898, en tant qu'ingénieur en chef. Sa principale responsabilité était la conception, la construction et l'entretien du réseau de phares géré par les douanes.<sup>565</sup> Autre que Henderson, les assistants ingénieurs sont pour la plupart aussi des Britanniques. Les Chinois sont présents dans les différents services de la douane impériale, mais ils s'occupent que des postes très peu importants. Il est important de noter que la construction du port de Shanghai, tout comme les autres ports ouverts aux commerces étrangers, ait aussi des participations du gouvernement impériale. Il est vrai que ce dernier est moins présent techniquement néanmoins il est présent financièrement et souverainement.

Outre que les ingénieurs civils qui travaillent sur le compte des deux municipalités étrangères et au gouvernement chinois, il existe également des ingénieurs architectes privés. Dès les années 1860, sont ouverts à Shanghai des entreprises d'architectes. Comme par exemple la Maison Birkenstaedt, N. & Co, situé sur la rue de Hankou dans la concession internationale ; la Maison Whitfield & Kingsmill dont le fondateur M. Whitfield J.H.<sup>566</sup>, Kingsmill T. W. et Brown R. C. sont des ingénieurs civils et architectes eux-mêmes ; et enfin la Maison Wei-sang, située sur la rue de Foozhou et le fondateur M. Wignall J.H. est aussi un ingénieur civil.<sup>567</sup> Les ingénieurs privés travaillent souvent pour les entreprises qui souhaitent construire leur bâtiment de bureau, de réserve ou autre. Mais il arrive que

---

<sup>564</sup> Voir Figure IV.3 - Photo de D. M. Henderson sur une péniche après un voyage de chasse à Shanghai.

<sup>565</sup> China, Imperial Maritime Customs, *Reports on Trades at the Treaty ports, for the year 1878*, Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General, 1878, p. XXXVIII.

<sup>566</sup> *The Chronicle and Directory for China, Japan & The Phillipines for 1864*, Hong Kong, Daily Press office, 1864, p. 199.

<sup>567</sup> *Ibid*, p. 267.

ces personnes soient consultées par le service de la Municipal Council pour réaliser des travaux ensemble. En 1901, l'ingénieur en chef de la Municipal Council Charles Mayne a même fondé la société de Shanghai Engineers and Architects, une entreprise privée à ses fins<sup>568</sup>. Ce que l'on peut constater est que l'aménagement de la concession internationale est pour une grande partie dû aux conceptions des ingénieurs étrangers, des Anglais pour la plupart. On peut se demander pourquoi les Américains, en ayant une présence relativement importante à Shanghai sont moins impliqués dans la construction de leur concession ?

Figure IV.2 - D. M. Henderson sur une péniche après un voyage de chasse à Shanghai



Source : University of Bristol - Historical Photographs of China reference number: DH-s024. David Marr Henderson. Photograph probably taken in Shanghai, on Suzhou Creek (Soochow Creek, 苏州河, Wusong River, 吴淞江).

<sup>568</sup> Cole Roskam, *Improvised City: Architecture and Governance in Shanghai, 1843-1937*, University of Washington Press, 2019, p. 116.

### **IV.3.3 L'absence de l'ingénieur américain et les ingénieurs français de la concession française de Shanghai.**

L'ingénieur civil américain, William Barclay Parsons (1859-1932), a écrit dans son livre *An American engineer in China*, la raison du manque de l'ingénieur américain en Chine. Selon ce dernier,

«il y a eu un manque d'efforts de coopération de la part de notre peuple (les Américains de manière générale), de sorte que pratiquement tous les intérêts de la corruption, tels que les banques, les lignes de transport, les privilèges ferroviaires et miniers, et l'administration des départements du gouvernement chinois dont les fonctions sont en grande partie extérieures, comme les douanes maritimes, sont entre les mains d'Européens, principalement d'Anglais. La raison en est en partie due à la politique traditionnelle du gouvernement américain de ne pas s'immiscer dans les affaires étrangères, mais surtout au fait que l'attention et le capital du peuple américain ont été occupés par le développement de leur propre pays. »<sup>569</sup>

William Barclay Parsons est lui-même un ingénieur civil qui travaille surtout sur les constructions des chemins de fer en Chine. La mission de Parsons consistait à étudier le tracé de la voie ferrée Canton-Hankou. Et il est allé faire des études de champs à l'intérieur de la Chine, notamment dans la région de Hunan. La région la plus « anti-étrangère » selon lui. Dans le livre il avait décrit l'expérience d'être le seul « étranger » parmi les Chinois, comment les gens étaient curieux et peureux de le voir. Il raconte toutes ses histoires avec beaucoup de respect aux indigènes et aussi pour la culture chinoise, il est particulièrement intéressant de le lire.<sup>570</sup> On peut s'imaginer comment étaient les réactions des premiers Shanghaiens lorsqu'ils ont vu l'arrivée des troupes des Européens en Ville. Si les Américains sont plutôt en retrait des missions de construction de leur concession en Chine, les Français quant à eux, sont le complète opposé des Américains. Les Français aménagent leur concession de Shanghai comme ils ont aménagé leurs territoires d'outre-mer. Cela

---

<sup>569</sup> William Barclay Parsons, *An American engineer in China*, New York, McClure, Phillips & Co. 1900, p. 44-45.

<sup>570</sup> Voir figure IV.3 - Un groupe d'indigènes qui n'ont jamais vue d'étranger auparavant.

signifie que la municipalité française de Shanghai doit être construite sur le modèle français. Comme dans la concession internationale, il existe un ingénieur en chef, un Français, qui s'occupe de la conception, la réalisation, les suivis des travaux publics menés dans la municipalité française de Shanghai. À la différence de la concession internationale qui recrute eux-mêmes leur ingénieur en chef, dans la partie française, l'ingénieur de la municipalité est envoyé par le gouvernement français. Après la guerre franco-chinoise de 1882 à 1885<sup>571</sup>, en 1886, est créée en France la Mission de l'Industrie française en Chine. Cette mission a pour but d'obtenir du gouvernement chinois des marchés et des chantiers. Elle est soutenue par de puissantes banques, notamment le Comptoir d'escompte de Paris.<sup>572</sup>

Souvent issus des écoles d'ingénieurs en France, les ingénieurs français sont envoyés par la France avec les appuis de puissante banque pour mener des travaux en Chine. C'est le cas de M. Griffon, ancien élève des Ponts et Chaussées, il a été envoyé par cette mission en Chine pour mener des travaux au Port-Arthur.<sup>573</sup> À part la Mission de l'Industrie française en Chine, il existe une association au nom de l'Association industrielle française en Chine<sup>574</sup> qui est très active pour les ingénieurs français ou les entreprises de l'ingénierie qui travaillent surtout sur les travaux publics en Chine, comme par exemple la société Schneider et Cie, et la société Fives-Lille<sup>575</sup>. En ce qui concerne les ingénieurs de la Concession française de Shanghai, dans les archives françaises que nous possédons, on trouve le nom du Joseph-Julien Chollot (1861-1938), personnage très important et qui a longtemps occupé le poste de l'ingénieur en chef de la municipalité française. Également faisant partie de la mission de l'Industrie française en Chine,<sup>576</sup> ce dernier a établi et mené le projet de tramways pour la Concession française de Shanghai dans les années 1900 au début du XX<sup>e</sup> siècle.<sup>577</sup> Vers 1890, les routes publiques et les artères principales de la

---

<sup>571</sup> Rémi Monaque, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, éditions Perrin, 2016, p. 526.

<sup>572</sup> François de Seamaison, Dir Jaques Weber, *La France en Chine : 1843-1943*, L'Harmattan, 2013, p. 14.

<sup>573</sup> Paul Claudel, *Livre sur la Chine*, Lausanne, L'Age d'Homme, 1995, p. 132.

<sup>574</sup> Hubert Bonin, Catherine Hodeir, Jean-François Klein, *L'esprit économique impérial, 1830-1970 : groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, Sfhom, 2008, p.517.

<sup>575</sup> Agnès d'Angio, *Scheider & Cie et les travaux publics, 1895-1949*, Paris, Ecole Des Chartes, 1995, p.77.

<sup>576</sup> *Annales des Ponts et Chaussées, Mémoires et Documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, Lois, Décrets, Arrêtés et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Tome X, 1890, Paris, Vve Ch. Dunod, 1890, p. 350

<sup>577</sup> Voir Figure IV. 4 - Plan du projet de tramways pour la Concession Française de Shanghai dessiné par Joseph-Julien Chollot.

Concession internationale est de ses banlieues mesurent environ 48 à 50 miles de long, et la Concession française compte 12 à 14 miles de rues seulement. Les deux concessions sont reliées par des ponts traversant les différents ruisseaux.<sup>578</sup> La Concession française de Shanghai est moins important au niveau de la taille, et elle est moins prospère économiquement et commercialement par rapport à la Concession internationale, cependant elle est réputée à être un territoire bien aménagé et agréable à y vivre.

**Figure IV.3 - Un groupe d'indigènes qui n'ont jamais vu d'étranger auparavant**



A Group of Natives who Have Never Before Seen a Foreigner

Source : William Barclay Parsons, *An American engineer in China*, New York, McClure, Phillips & Co. 1900, p. 59.

---

<sup>578</sup> *Minutes of Proceeding of the Institution of Civil Engineers: Volume 100*, London, Institution of Civil Engineers, 1890, p. 219.



« Ce système de gouvernement fonctionne depuis de longues années avec régularité et à bon marché ; il a fait de Shanghai une ville bien drainée, possédant plusieurs monuments imposants, éclairée au gaz et à l'électricité, abondamment alimentée d'eau potable, pourvue d'une voirie admirablement entretenue jusque bien au-delà des limites des concessions primitives et d'une police supérieurement disciplinée, défendue contre les ennemis du dehors par un corps de soldats volontaires soigneusement exercé et contre le feu, ce péril pertinemment des agglomérations chinoises, par des pompiers, volontaires aussi, prompts, adroits et dévoués. »<sup>579</sup>

Selon un rapport écrit par le docteur Max. Durand-Fardel, sur les conditions sanitaires des ports ouverts au commerce étranger, présenté à M. le ministre de l'agriculture et du commerce, il a décrit la situation du gouvernement de la concession française en 1877. D'après lui, « le budget est de 83000 taëls, soit 672000 francs. La propriété foncière paye 1 pour 100 sur le tiers de sa valeur. L'impôt locatif est de 2 pour 100. Le port est franc et aucun droit n'est prélevé sur les transbordements. La situation de la communauté est prospère, car elle possède un reliquat de 83000 taëls au comptoir d'escompte... La municipalité française possède aujourd'hui une pompe à vapeur que j'ai vue manœuvrer pour la première fois à l'applaudissement des Anglais ». <sup>580</sup> Cette dernière phrase transmet une information très importante. En 1877, la municipalité française est munie de meilleure pompe à vapeur par rapport à ces voisins anglophones. Dans la concession internationale, en 1866 est inauguré le Shanghai Fire Department (le service volontaire d'incendie de Shanghai) par l'enrôlement de la compagnie d'engins de Hongkou. Le service est présidé par un ingénieur en chef et trois ingénieurs municipales, et se compose de cinq compagnies d'engins. L'une étant un engin à vapeur, et une compagnie de crochet et d'échelle.<sup>581</sup> Les Anglais ont beau à construire plus rapidement des routes dans leur concession, mais au niveau de la gestion municipale, les Français offrent un meilleur exemple.

---

<sup>579</sup> Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire, Tome LXX – 1890*, Bruxelles, P. Weissenbruch, 1890, p.180.

<sup>580</sup> Dr Max. Durand-Fardel, *La Chine et les Conditions sanitaires des ports ouverts au commerce étrangers, rapport présenté à M. Le ministre de l'Agriculture et du commerce*, Paris, Librairie J. B. Baillière & Fils, 1877, p. 105

<sup>581</sup> H. Lang, *Shanghai Considered Socially*, Shanghai, American Pressyterian Mission Press, 1875, p. 32.

Tout comme ses voisins Anglais et Américains, dès les années qui suivent l'établissement officiel de la Concession française de Shanghai, la municipalité française s'est surtout consacrée à construire les routes, les ponts ainsi que les quais. Éléments primordiaux pour que la concession soit habitable. Une fois que ces infrastructures de bases ont été établis, les ingénieurs français comment les Anglais consacrent beaucoup de temps à réaménager le plan du drainage, l'éclairage aux gaz de la ville. Au niveau des travaux publics liés aux drainages de la partie française, les Français travaillent beaucoup avec une compagnie qui s'appelle Shanghai Waterworks Company.

## **Conclusion**

Ce chapitre a expliqué quelles sont les procédures de la réalisation d'un projet de construction des travaux publics à Shanghai. Avec l'évolution et l'amélioration constante des organes gestionnaires des deux concessions étrangères de Shanghai, il est possible de constater une professionnalisation du métier de bâtisseur de ville. Les charges de construction, de surveillance et de maintenance sont passées aux mains de plusieurs acteurs pour, enfin aboutir entre les mains des ingénieurs civils spécialisés. Dans la troisième partie, il a été démontré que les ingénieurs britanniques formés dans leur pays, sont venus en Chine, à Shanghai pour faire une brillante carrière avec des responsabilités importantes. En dépit du mode différent de gestion municipale, la Concession française se distingue de la Concession internationale par une meilleure gestion civile grâce à l'appui du gouvernement français. L'égalité, la liberté et la fraternité française s'expriment à travers une égalité face à l'accès aux infrastructures municipales communes. L'accès à l'eau potable concerne tous les habitants de la concession, de toutes nationalités confondues ; les routes sont éclairées au mieux par des lampadaires au service de toutes les personnes... Toutes ces mesures font que la concession française de Shanghai est un territoire idéal d'habitation pour les étrangers comme pour les Chinois locaux aisés. La nouvelle Shanghai a pu devenir le berceau des étrangers et d'être considérée comme le « Paris de l'Orient », les contributions des ingénieurs européens sont placées au premier plan. Cependant, les questions plus techniques ne sont pas encore abordées dans ce chapitre, elles seront expliquées en détail dans le chapitre suivant, qui porte sur l'aménagement du port et les nouveaux métiers liés au port.





# **CHAPITRE V : L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION DU PORT ET LES NOUVEAUX MÉTIERS**

## **INTRODUCTION**

Qui construit le port ? Cette question constituait le fil conducteur du chapitre précédent. Il est désormais évident que la construction du port de Shanghai est divisée par deux grandes parties : d'une part les municipalités étrangères (internationale et française) et de l'autre le gouvernement chinois représenté par la douane impériale, qui est quant à elle gouverné par les Européens. Cependant, il a été constaté que le gouvernement chinois n'a pas réellement de mainmise sur les travaux publics au sein des concessions étrangères. Les participations financières de ce même gouvernement chinois, font d'ailleurs souvent de l'objet de réclamation de la part les gestionnaires des concessions, offrant la seule occasion de faire la preuve de leur autorité territoriale en fait très minime sur ce terrain. Lorsque le port de Shanghai est ouvert en 1843, les commerçants étrangers sont établis sur la rive ouest du fleuve Huangpu. Shanghai commence à se substituer à la place prépondérante de Canton à partir des années 1860. Après cette date, le contenu du traité de Tianjin de 1858 est remplacé par celui des traités de Pékin de 1860. Ces derniers prévoient respectivement l'ouverture de plusieurs ports de l'intérieur de la Chine aux marchands étrangers. De Shanghai, les navires marchands peuvent dorénavant descendre à Zhenjiang, Nankin, pour aller ensuite à Jiujiang, Hankou et même jusqu'à Chongqing. Dorénavant, le port de Shanghai développe à grande vitesse. Il devient le vrai port d'emporium de tous les produits chinois destinés à être exportés vers les pays étrangers.

L'ouverture des ports de l'intérieur chinois aux commerces étrangers constitue un facteur majeur pour expliquer la manière dont le plan de Shanghai est défini vers la deuxième moitié de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Car c'est à ce moment-là qu'on voit construire les infrastructures portuaires tout le long de la rivière Suzhou, fleuve d'embouchure de la Chine de l'intérieur et de sortie vers l'extérieur. Les hommes d'affaires européens, surtout les Anglais et les Américains ont bâti leur concession au nord et au sud de cette rivière. De

nombreux ponts sont construits pour relier la concession américaine à celle des Anglais ; de nouvelles routes sont aussi construites de la rivière Suzhou jusqu'aux quais du fleuve Huangpu.

Après avoir étudié qui sont les principaux constructeurs du port de Shanghai, il sera expliqué dans ce chapitre, comment les étrangers ont investi aménager les espaces autour de la rivière Suzhou et du fleuve Huangpu, les deux fleuves pères de la ville. À savoir que les actions menées par les européens sont nombreuses, autres que les constructions de ponts et de routes, c'est à cet occasion qu'est réalisé la construction du chemin de fer en Chine pour but commercial. Il sera également présenté dans ce chapitre les différentes entreprises étrangères qui se sont impliquées dans ces travaux. Le but est d'essayer de comprendre quels sont leurs intérêts derrière toutes ces actions menées. Enfin, en raison du développement des concessions à Shanghai, il est naturel de s'interroger sur les caractéristiques des différentes mains-d'œuvres indispensables. Ce sont souvent des métiers difficiles et principalement exercés par des Chinois. Dans cette partie, les regards se porteront sur les coolies, une catégorie de population située au plus bas de l'échelle sociale de Shanghai. Il faut noter que le succès de Shanghai vient aussi d'une collaboration de l'ensemble de ses résidents. Ainsi tout le monde participe plus ou moins à bâtir cette nouvelle Shanghai, en lui faisant porter le surnom de « Paris de l'Orient ».

## **V.1 L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES AUTOUR DE LA RIVIÈRE SUZHOU**

Jusqu'à l'arrivée des Européens, la rivière située au nord de la cité Shanghaienne s'appelait encore « Wusong »<sup>582</sup>. Cette rivière, longtemps considérée comme la rivière mère de la ville, est un affluent du fleuve Wusong. Quant à ce dernier, il était<sup>583</sup> le dernier affluent du fleuve Changjiang (appelé aussi Yangzi Jiang) avant qu'il ne se jette dans la mer de Chine orientale, après suivi un parcours d'environ 4830 km de long, qui traverse six

---

<sup>582</sup> Voir la figure V.1.

<sup>583</sup> Jusqu'à l'époque de Ming, Wusong était le plus grand affluent de Changjiang, mais après les travaux de l'aménagement fluvial de 1569 entrepris par Hai Rui, Wu Song fut devenu plus petit que le fleuve Huangpu. Voir He Xiaogang 何小刚, *Hushang gouchen: shoujie Shanghai xue xueshu yantaohui lunwen 《沪上钩沉：首届上海学学术研讨会论文集》*, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe 上海科学院出版社, 2015, version en ligne.



Chine.<sup>586</sup> Au fil du temps, en raison de l'augmentation spectaculaire de la quantité de sable provenant du lac Tai, le canal fluvial de Wusong est devenu progressivement moins profond et de plus en plus étroit. Il s'est rétréci à environ 500 mètres sous la dynastie Yuan, les grands bateaux de commerce ne sont plus adaptés à la navigation sur cette rivière. De plus, le rétrécissement du cours inférieur de Wusong causait souvent des problèmes d'inondation aux villages en aval pendant les périodes de forte pluie. Les travaux de drainage étaient constamment demandés. C'est pourquoi, dès le début du XV<sup>e</sup> siècle sous la dynastie Ming, de grands travaux de réaménagement du cours inférieur de Wusong ont été menés. Le cours de Huangpu est donc formé suite à ces travaux. Progressivement, le bassin de Huangpu qui était à l'origine un affluent de Wusong est devenu de plus en plus large. Inversement le corps de Wusong est devenu de plus en plus étroit, le fleuve Huangpu est finalement devenu le plus grandvoie d'eau de Shanghai dès le XVI<sup>e</sup> siècle<sup>587</sup>.

Figure V.2 - Carte de la circulation du fleuve Bleu



Source : <https://www.courrierinternational.com/article/2012/03/29/un-avenir-noir-pour-le-fleuve-bleu>

<sup>586</sup> Voir figure V.2. Carte du cours du fleuve Bleu.

<sup>587</sup> Zhu Shaowei 朱少伟, *Lao Shanghai yiweng 《老上海逸闻》*, Beijing Book Co. Inc, 2013, version en ligne Google livres ; Ge Jianxiong 葛剑雄, *Haina baichuan Shanghai yuan : Shanghai de jintian yu mingtian 《海纳百川上海源：上海的今天与明天》*, Office of Shanghai Chronicles, Shanghai Xuelin chuban she, 2019.

Cet épisode de « la prise de Wusong par Huangpu » est très connu dans l'histoire de la ville de Shanghai. A l'arrivée des Européens, ces derniers ne connaissent pas l'importance et l'avantage que le Wusong possédait. De plus, à cette époque, les commerçants européens n'ont pas été autorisés à faire le commerce à l'intérieur de la Chine. C'est pourquoi pour eux, la plus grande préoccupation lorsqu'ils établissent leur concession, était l'élargissement du Bund. Cependant, des étrangers ayant l'esprit aventureux ont découvert par eux-mêmes les énormes richesses et opportunités qui se trouvaient à l'autre bout du Wusong. Ils ont découvert que l'une des villes chinoise le plus prospères – Suzhou, se trouvait à la source de cette rivière. Par conséquent, les Anglais l'ont nommé – Souchow Creek (crique de Souzhou).

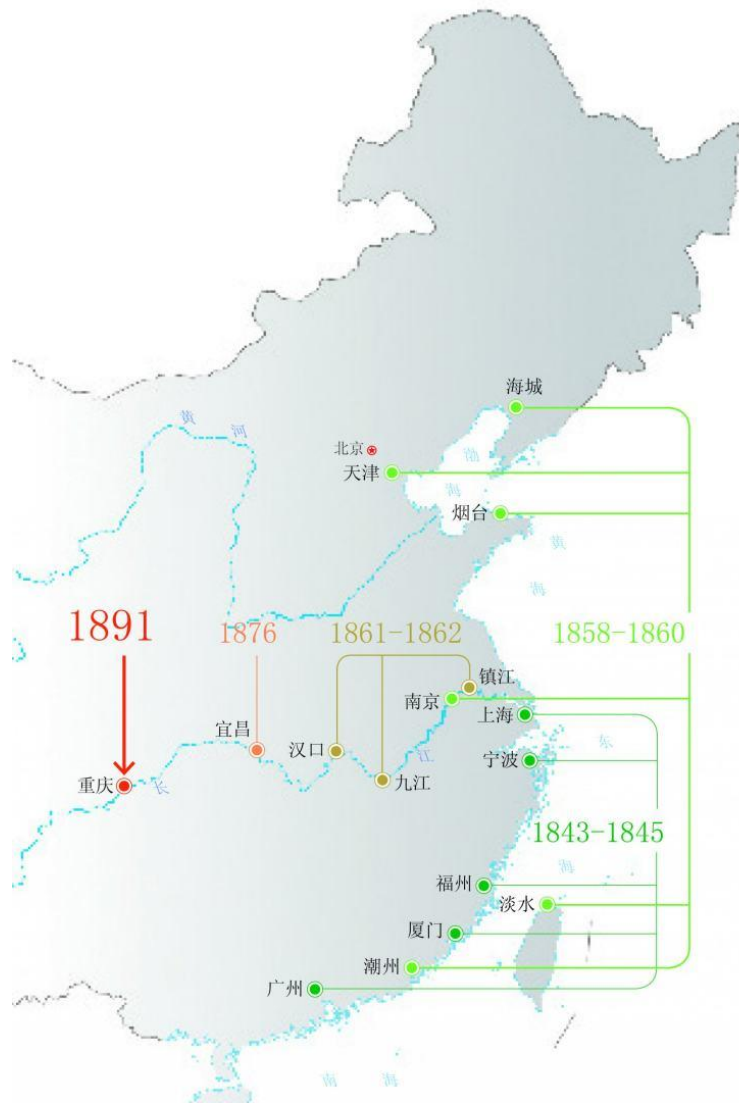
Figure V.3 - Les principaux cours d'eau de Shanghai



Source : [https://www.virtualshanghai.net/Asset/Preview/vcMap\\_ID-24\\_No-1.jpg](https://www.virtualshanghai.net/Asset/Preview/vcMap_ID-24_No-1.jpg)

Après la perte de la deuxième guerre d'opium contre les Anglais et les Français, le 26, 27 juin 1858, le gouvernement chinois a signé respectivement le traité de Tianjin avec la Grande-Bretagne et la France. Par ces traités, les étrangers sont désormais autorisés à circuler dans les ports fluviaux à l'intérieur de la Chine, en plus des ports maritimes qui leur sont ouverts.<sup>588</sup>

Figure V.4 Carte chronologique des ports chinois ouverts aux étrangers.



Source : 开埠 | 中国国家地理网 (dili360.com)

<sup>588</sup> Voir Art. 7 du Traité de Tianjin entre la France et la Chine et l'Art IX du Traité entre la Grande-Bretagne et la Chine. L. De Reinach, *Recueil des traités conclus par la France en Extrême-Orient : 1684-1902*, Paris, Ernest Leroux, 1902, cote : NUMM-95886 ; *Accounts and Papers of the House of Commons*, vol. 33, London, Harrison and Sons, 1859, p. 347.



Cependant, un an après la signature des traités de Tianjin, le gouvernement chinois remet en cause la validité juridique de ces traités, refusant de les réviser comme convenu lors de la signature, ce qui a provoqué les colères des Anglais et des Français. Des conflits éclatent de nouveau, dès juin 1859 entre ces trois parties prenantes. À partir du mois d'avril 1860, l'armée des Anglais et des Français prend de l'avantage sur l'armée chinoise. Le gouvernement chinois est débordé sur tous les fronts. Entre-temps, un autre évènement inattendu bouleverse la vie à Shanghai, une ville devenue particulièrement importante pour la Chine grâce aux recettes dégagées par la douane maritime. Il s'agit de la conquête de Shanghai par les Taiping. Les armées du gouvernement Qing sont accablées sur les deux fronts. En octobre 1860, les alliés anglais et français gagnent à nouveau la guerre contre les Chinois. Les traités inégaux de Pékin sont signés alors et remplacent ceux de Tianjin datant de 1858. Par ces traités, en plus des dix ports forcés à s'ouvrir depuis 1858, un autre grand port important au nord de la Chine est ouvert au commerce étranger en supplément, celui de Tianjin.

La défaite de la seconde guerre de l'opium ainsi que les signatures des traités inégaux de 1860, poussent le gouvernement chinois à comprendre enfin que la Chine n'est plus le centre du monde. Il était désormais nécessaire, pour suivre le nouvel ordre mondial, de disposer d'une institution pleinement impliquée dans les affaires internationales du pays. C'est dans ce contexte que le Zongli Yamen, institution gouvernementale chargée de la politique étrangère chinoise, est créé en janvier 1861. Aussitôt après, dans le même mois, le gouvernement chinois nomme l'Anglais - Horatio Nelson Lay comme premier inspecteur général de la douane chinoise nouvellement créée également.<sup>589</sup> Dorénavant, l'Empire chinois entre dans la phase d'un mouvement d'auto-renforcement (洋务运动)<sup>590</sup>, dans l'espoir de pouvoir rattraper son retard dans tous les domaines

---

<sup>589</sup> Jack J. Gerson. *Horatio Nelson Lay and Sino-British relations, 1854-1864*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1972; A.C. Hyde Lay. *Four Generations in China, Japan and Korea*. Edinburgh: Oliver & Boyd, 1952; Jonathan Spence. *Western Advisers in China: To change China*. London: Penguin, 1980.

<sup>590</sup> John King Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports, 1842-1854*. 2 vols. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1953; Albert Feuerwerker, *China's Early Industrialization; Sheng Hsuan-Huai (1844-1916) and Mandarin Enterprise*. Cambridge, MA: Harvard

### V.1.2 L'importance de la rivière Suzhou après 1863

Depuis la création de la douane maritime chinoise, sous la direction de Robert Hart, le nouvel inspecteur général qui remplace Horatio Nelson Lay, les ports du traité sont officiellement ouverts<sup>591</sup>. En mai 1861, le port de Zhenjiang, de Tianjin et de Ningbo (Zhejiang) sont respectivement ouverts. En janvier 1862, sont ouverts le port de Hankou, ainsi que celui du Yantai en mars 1863. Enfin, en mai 1864, est ouvert le port de Niuzhuang (Shanghai)<sup>592</sup>. Il est à noter que les ports d'intérieur chinois telle que Zhenjiang, Jiujiang et Hankou sont en effet ouverts durant les années 1861 à 1862. Pendant cette période, la ville de Shanghai était encore sous menace des Taiping. Surtout, le siège des Taiping se trouve à Nankin, ville bénéficiant d'une situation géographique de première importance pour la navigation fluviale à l'intérieur de la Chine.

Nankin se situe au nord-ouest de Shanghai. Par la rivière de Suzhou, les bateaux de commerce arrivent tout d'abord à la ville de Suzhou pour ensuite prendre la direction vers Zhenjiang. Une fois arrivés à Zhenjiang, ils peuvent rejoindre le fleuve Changjiang afin de descendre à l'intérieur de la Chine en passant par Nankin. En raison du conflit entre les Taiping et l'armée impériale, cette ligne fluviale est en effet peu considérée par les commerçants étrangers au début. En outre, en mai 1860, les Taipings ont conquis la ville de Suzhou et, en décembre 1861, ils ont conquis la ville de Hangzhou ainsi que Ningbo et ses environs. Le nouvel objectif principal pour leur leader Li Xiucheng, est de conquérir la ville de Shanghai.<sup>593</sup> Ces conflits internes font que le commerce intérieur via la rivière

---

University Press, 1958; David Pong, *Shen Pao-Chen and China's Modernization in the Nineteenth Century*. Cambridge and New York: Cambridge University Press, 1994.

<sup>591</sup> Ici nous faisons référence aux traités de Pékin de 1860.

<sup>592</sup> Tang Qiaotian, *Shanghai waimao buji zhuan yan jiu (1864-1930)*, thèse doctorat, Université de Fudan, 2006, p. 7.

<sup>593</sup> Cao Shuji 曹树基, « L'impact de la guerre du Taiping sur la population du sud de la Chine » *太平天国战争对苏南人口的影响*, *Études historiques 《历史研究》* deuxième numéro de l'année 1998, 1998 年第 2 期; Cao Shuji, Li Yushang 曹树基, 李玉尚 « L'impact de la guerre du Taiping sur la population du Zhejiang » *太平天国战争对浙江人口的影响*, *Journal de Fudan 复旦学报(社会科学版)*, mai 2000, 2000 年 05 期, <https://history.sjtu.edu.cn/SJTU/JDHistory/kindeditor/Upload/file/20200709/2020-07090939100220000.pdf> ; Xiong Wuyi, Zhou Jiafa (édi.) 熊武一、周家法主编. *Encyclopédie militaire 《军事大辞海上》*, Changcheng chuban she 长城出版社, mai 2000, p. 341.

Suzhou ne s'est pas développé. D'ailleurs, une grande partie de la région située de part et d'autre de la rivière Suzhou est presque exclusivement habitée par des Chinois.

Les commerçants étrangers, notamment les Anglais, commencent à prendre en considération de cette rivière qui relie la Chine intérieure à partir de 1861. Dans les rapports des réunions du Conseil Municipal avant 1864, la rivière Suzhou fait rarement l'objet d'une discussion importante. Vers la fin de 1860 et le début de l'année 1861, quelques marchands anglais ont fait proposer d'exécuter les travaux sur le système de drainage dans la zone située autour de cette rivière. En effet, pendant les périodes de pluie, le mauvais système de drainage existant engendre souvent de graves problèmes d'inondation dans cette région. Celui-ci impacte naturellement la partie qui appartient à la concession internationale située à proximité.<sup>594</sup> Depuis que le fleuve Huangpu a pris le dessus en importance sur la rivière Suzhou, cette dernière est de plus en plus délaissée par les habitants. La partie aval de la rivière est plus ou moins sèche à marée basse. Elle n'est plus adaptée aux grands bateaux de commerce.<sup>595</sup>

Ce n'est qu'à partir d'août 1861 que le Conseil municipal demande, pour la première fois la construction d'une rue nouvelle entre la rue de la douane et l'embouchure de la rivière Suzhou. Il s'agit de construire un nouveau quai public afin de préparer à l'ouverture progressive de la navigation commerciale en direction du réseau fluvial intérieur.<sup>596</sup> Par la suite, plusieurs constructions de routes reliant les quais du Bund et la rivière Suzhou sont engagés et menées à bien suite à la stabilisation de la situation de Shanghai. Vers la fin de 1862, avec l'aide des forces européennes présentes dans les concessions, les Taipings sont chassés de Shanghai<sup>597</sup>. À partir de 1863, l'ordre est rétabli à Shanghai. Dès de 1862, des

---

<sup>594</sup> Voir Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, volume 1, Shanghai Classics Publishing House, rapport du 11 mars 1863 et celui du 20 mai 1863.

<sup>595</sup> Maxime Durand-Fardel, *La Chine et les conditions sanitaires des ports ouverts au commerce étranger*, Paris, J.B. Baillière & Fils, 1877, p. 97.

<sup>596</sup> Idem note 583, voir rapport du 7 août 1861.

<sup>597</sup> « les batailles à l'époque moderne », Office of Shanghai Chronicles, 2008/7/10, <http://www.shtong.gov.cn/Newsite/node2/node2247/node4571/node79225/node79235/userobject1ai103562.html>

travaux de drainage réguliers de la ville<sup>598</sup> sont menés pour n'être archivés qu'en 1870<sup>599</sup>. Il est vrai que la topographie de la ville de Shanghai rend cette tâche difficile<sup>600</sup>, la priorité des travaux était réservée tout d'abord à des rues situées autour du Bund. Néanmoins les rues environnantes de la rivière Suzhou ont aussi bénéficié de ce mouvement de construction de la ville. « Les rues sont macadamisées, comme savent le faire les Anglais, et partout bordées de trottoirs »<sup>601</sup>, telle fut la situation de Shanghai après les travaux de voirie des années 1870.

Figure V.5 - La rivière Suzhou au début du XIX<sup>e</sup> siècle



Source : Zhong Fulan, *Shanghai liuqian nian (Les six mille ans de Shanghai)*, Shanghai, Shanghai difang zhi bangongshi

---

<sup>598</sup> Lorsqu'on parle de la « ville », la référence est toujours la partie des concessions étrangères de Shanghai. La vieille ville est référée à la « cité ».

<sup>599</sup> Municipal Council, *Drainage of the Settlements: Report of the Public Work's Committee*, Shanghai, A.H. De Carvalho, 1870, p. 6.

<sup>600</sup> Xiong Wuyi, Zhou Jiafa (édi.) 熊武一、周家法主编. *Encyclopédie militaire 《军事大辞海·上》*, Changcheng chuban she 长城出版社, mai 2000, pp. 100-101.

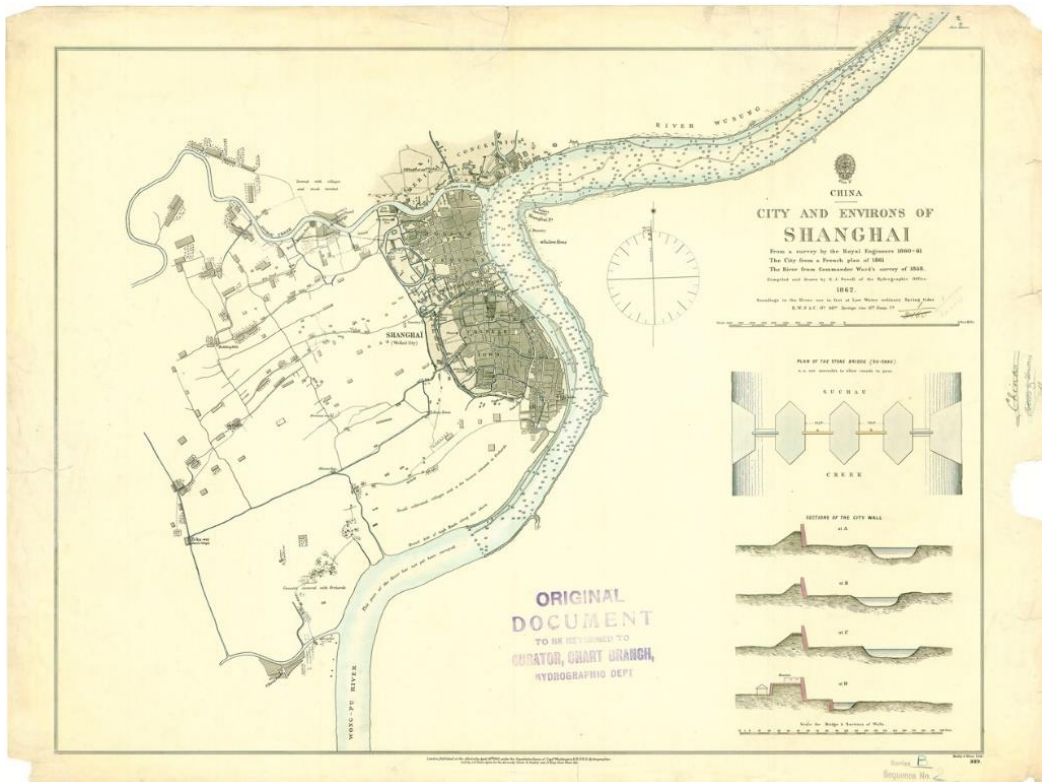
<sup>601</sup> *Ibid.*

Figure V.6 - Le port fluvial sur la rivière Suzhou



Source : <https://wenhui.whb.cn/third/yidian/201906/14/270167.html>

Figure V.7 - Carte de Shanghai en 1862



Source : [https://www.virtualshanghai.net/Asset/Preview/vcMap\\_ID-345\\_No-1.jpeg](https://www.virtualshanghai.net/Asset/Preview/vcMap_ID-345_No-1.jpeg)

### V.1.3 Entre le Soochow Creek et le Bund, la route de la richesse.

1863 constitue l'année de la formation officielle de la Concession internationale de Shanghai. L'ex-concession américaine est justement séparée de la partie anglaise par la rivière Suzhou. Avant 1854, il n'existe pas de pont qui relie les deux côtés de la rivière, mais seulement un ponton<sup>602</sup>. Les passagers sont transportés d'une rive à l'autre uniquement par bateau. Depuis l'installation des Américains dans la partie nord de cette rivière, les échanges entre les deux rives se multiplient. Il est indispensable de construire des ponts pour relier les deux rives. Ainsi, en 1854, un marchand anglais qui travaille pour la société Jardine & Matheson Co, qui s'appelle Wills, a repéré une opportunité commerciale. Il souhaite investir dans la construction d'un pont sur cette rivière. Ainsi, avec plusieurs autres actionnaires et sous sa présidence, il a créé la Soochow Creek Bridge Company, et a construit un premier pont qui traverse le Soochow Creek en le nommant Wills' Bridge.

Ce pont mesure 450 pieds de long et 23 pieds de large, est conçu avec un pont-levis au milieu, qui peut être relevé lorsqu'un grand navire passe. Au début, pendant plusieurs années, cette compagnie exige tous les utilisateurs de ce pont, étrangers et autochtones, de payer des frais de péages. Avec l'augmentation de la population dans la partie américaine de la Concession internationale, le Municipal Council souhaite acheter ce pont et rendre son accès gratuit pour tous les étrangers. Cependant, l'énorme profit que ce pont apporte fait que les actionnaires refusent de le vendre pendant plusieurs années. La Soochow Creek Bridge Company prétend avoir reçu par le taotai de Shanghai le monopôle de construction de pont sur la rivière Suzhou pendant 25 ans, et il est de leur droit d'imposer des péages.

Pourtant cette décision est contestée de nombreuses fois par le conseil municipal. Dans les rapports et budget de la concession de 1869, on peut trouver une lettre de contestation.<sup>603</sup> Face à la colère des habitants de devoir payer pour traverser ce pont, et en réponse de ce

---

<sup>602</sup> Depuis 1735, il existe de ponton sur la rivière Wusong. Il est indiqué dans les archives que « des falaises de pierre ont été construites sur chaque rive et un ponton a été érigé au milieu pour permettre de traverser. Lorsqu'un bateau passe, il le retire ». Voir Office of Shanghai chronicles, [https://www.archives.-sh.cn/shjy/scbq/201203/t20120313\\_5815.html](https://www.archives.-sh.cn/shjy/scbq/201203/t20120313_5815.html)

<sup>603</sup> Municipal Council of Shanghai, *Report for the Year ended 31<sup>st</sup> March 1869*, Shanghai, F. & C. Walsh, 1869, p. 6.

refus de vente, le conseil décide d'ériger un autre pont en bois pas loin de Wills' Bridge<sup>604</sup>. Ce pont, gratuit pour tout le monde, est achevé en fin juillet 1873. Comme il est situé près du jardin public de Huangpu, le conseil le nomme Garden Bridge. Cependant, comme la traversée de ce pont est gratuite pour tous, les Chinois d'appelle également « Baidu qiao » (pont à traverser libre). Depuis l'érection du nouveau pont sur le Soochow Creek, le projet d'achat du Soochow Creek Bridge Company avance également très rapidement.

En octobre 1872, le conseil vote l'achat de l'intégralité de droit et de propriété du Soochow Creek Bridge Company, au prix de 400 000 taëls. Pour le financement de cet achat, le Municipal Council a émis des obligations municipales pour lever des fonds. Ces dernières sont remboursables sur une période de 5 à 20 ans, à compter de la date d'émission et portent intérêt à un taux ne dépassant pas 8% par an.<sup>605</sup> Le 7 avril 1873, le Municipal Council devient le propriétaire de ce pont.<sup>606</sup> « Nous serions heureux d'espérer une amélioration équivalente des communications par pont entre les deux concessions (américaine et anglaise) »<sup>607</sup> Cet objectif du Municipal Council fixé au début des années 1860, est finalement atteint en cette année 1873. Dans cette acquisition, la banque Hong Kong Shanghai Bank Corporation (HSBC) a joué un rôle financier très important. Du côté de Soochow Creek Bridge Company, la propriété de la société est nominalelement divisée en 125 actions, détenues par 12 actionnaires. Bien qu'elle se présente comme une unique société, mais les biens de la société ne peuvent être vendus sans accord unanime des douze actionnaires. Les pouvoirs et obligations des actionnaires ne sont pas régis par un contrat ou un accord écrit entre eux. Ils sont respectivement propriétaires de certaines parts du bien commun, dont la responsabilité est assumée séparément. C'est pourquoi la vente de l'entreprise a pris autant de temps, du fait de même que toutes les actionnaires donnent son accord ainsi qu'il vient d'être dit. En fin de compte, la Soochow Creek Bridge Company

---

<sup>604</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume V, (1872-1873), Shanghai Classic Publishing House, p. 571.

<sup>605</sup> Idem, pp. 580-581.

<sup>606</sup> Municipal Council of Shanghai, *Report for the Year ended 31<sup>st</sup> March, 1869*, Shanghai, F. & C. Walsh, 1869, p. 18.

<sup>607</sup> « The North China Herald, on the condition of Shanghai », *The London and China Telegraph*, Feb. 27, 1864, p. 105.

est représentée par la société Hogg Brothers, dont les deux fondateurs William Hogg et James Hogg sont aussi fondateurs de la Soochow Creek Bridge Company.

Du côté du Municipal Council, toutes les affaires financières concernant l'acquisition de cette compagnie sont passées et gérées par la Hong Kong Shanghai Bank Corporation (HSBC).<sup>608</sup> On voit que les opérations bancaires sont déjà devenues sophistiquées dans les années 1870. Le mode de gestion et de fonctionnement du Municipal Council en tant que représentant de la capitale est également devenu plus tridimensionnel.

Figure V.8 - Le Garden Bridge vers 1880



Source : <https://mapio.net/pic/p-5184534/>

<sup>608</sup> Shanghai Municipal Archives, *The Minutes of Shanghai Municipal Council*, Volume V, (1872-1873), Shanghai Classic Publishing House, pp. 587-588.



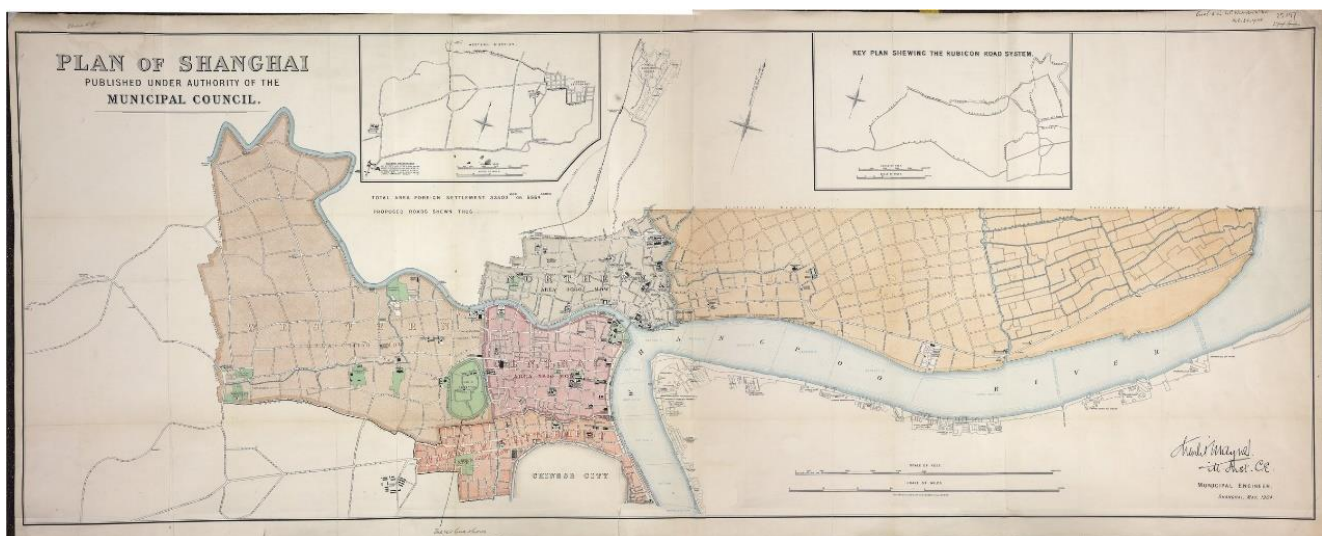
## V.2 L'AMÉNAGEMENT DES QUAIS ET DES ESPACES AUTOUR DU FLEUVE HUANGPU

À partir de 1873, le Municipal Council tient dans les mains tous les sites importants pour le commerce à Shanghai. De Soochow Creek au Bund, les individus (entreprises individuelles) apparaissent petits et impuissants face au collectif (Municipal Council).

### V.2.1 Évolution de la population dans la concession internationale de Shanghai

L'achat de la Soochow Creek Bridge Company constitue pour le Municipal Council l'affaire dominante pour toute l'année 1872. Dès lors, dans les années qui suivirent jusqu'en 1876, le Municipal Council investi beaucoup à construire de nouveaux ponts sur la rivière Suzhou et de construire les digues tout le long de cette rivière. Si l'on voit qu'il y a qu'un seul pont dessiné dans la carte de Shanghai en 1862<sup>609</sup>, alors que dans celle de 1904, on peut compter 9 ponts dessinés au total (voir Figure V.9). Avec le Wills' Bridge qui a été démolie et remplacé par le Wai Baidu Qiao, 10 ponts ont été construits par les Européens sur la crique de Suzhou jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Figure V.9 - Carte de Shanghai en 1904.

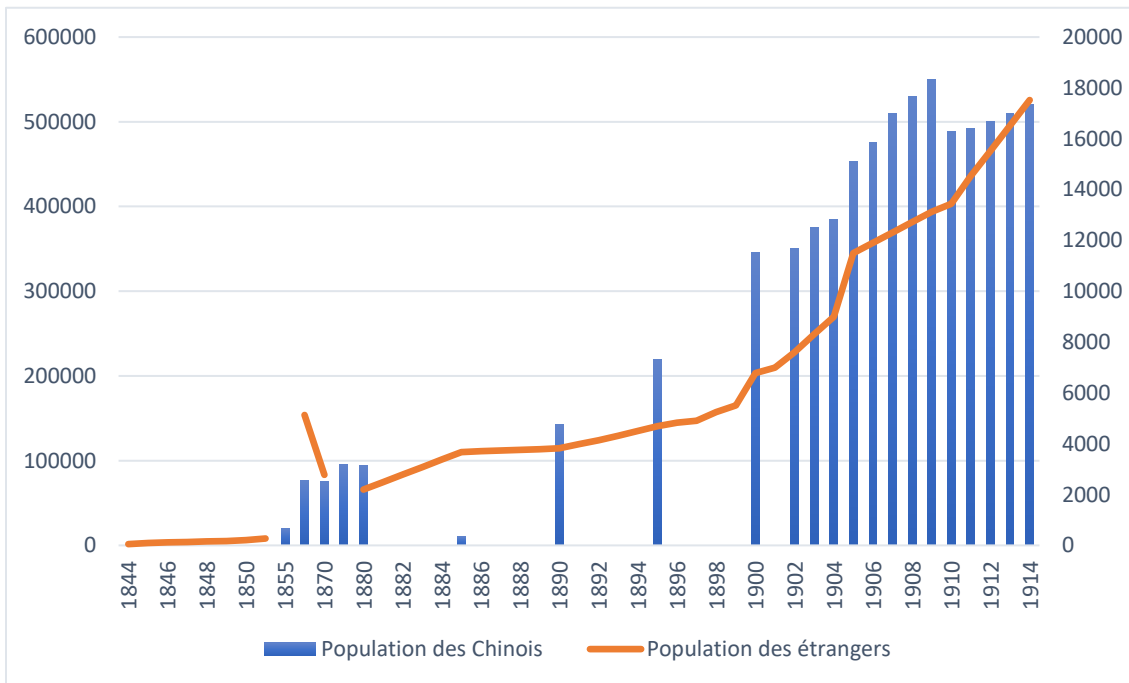


Source : Virtual Shanghai <https://www.virtualshanghai.net/Maps/Collection?ID=76>

<sup>609</sup> Voir Figure V.7 - La Carte de Shanghai en 1862.

Ces constructions de travaux publics reflètent également le fort développement de la Concession internationale de Shanghai. En effet, on remarque une augmentation spectaculaire de la population à Shanghai durant les années de guerres de Taiping dans la région de Jiangsu à partir de 1855. L’afflux de la population chinoise venant des villes voisines dans les concessions après la guerre des Taiping était important. Quel que soit la concession française ou bien celle des Anglais, elles ont toutes été affectées par ce mouvement d’immigratoire de Chinois réfugiés de guerre. Au début de son établissement, la concession des étrangers était exclusivement dédiée aux Européens. Mais la guerre civile chinoise a fait changer la donne. En 1855, il y a environ 20000 Chinois dans la concession internationale, alors qu’en 1865, 92000 Chinois y habitent<sup>610</sup>. Avant 1865, très peu de personnes habitent dans la concession française, alors qu’après la guerre, il y a eu une censure de 55925 personnes enregistrées<sup>611</sup>.

Tableau V.1 - La population dans la Concession internationale de 1844 à 1914.



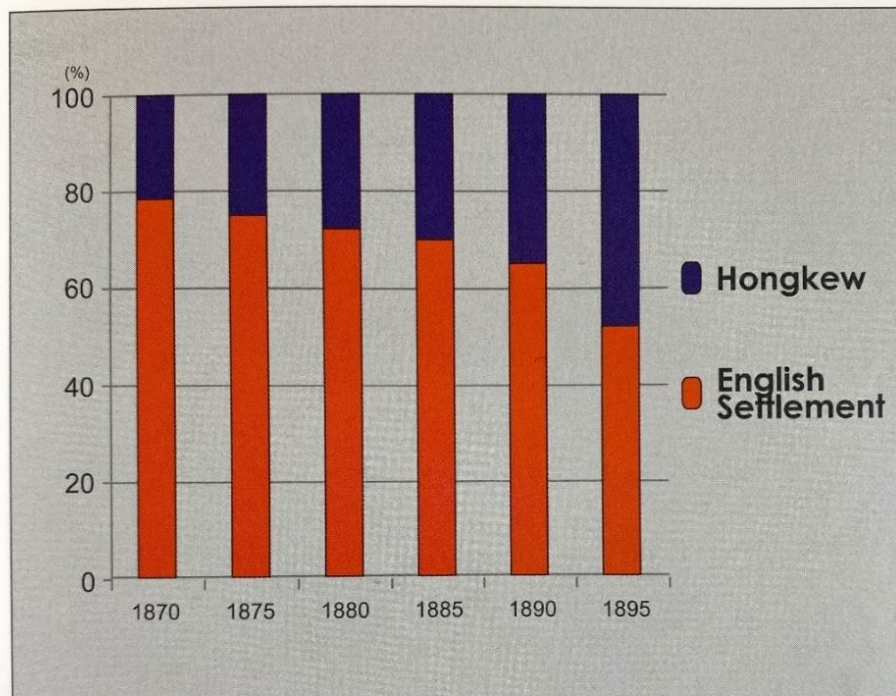
Source : Christian Henriot, Shilu, Charlotte Aubrun, *Hdo The Population of Shanghai (1865-1953)*, Brill, 2019, pp. 96-97.

<sup>610</sup> Christian Henriot, Shi Lu, Charlotte Aubrun, *Hdo The Population of Shanghai (1863-1953)*, Leiden, Boston, Brill, 2013-2016, p. 3.

<sup>611</sup> *Idem*, p. 4.

Dans la concession internationale, malgré la fusion des deux concessions anglaise et américaine en 1863, on constate dans les recensements de population qu'une différence est faite entre les deux parties à partir de 1870. Hongkou, c'est le nom donné pour désigner l'ancienne concession américaine de Shanghai. Dans le graphique ci-dessous, ce qui montre le pourcentage des Chinois qui vive dans la concession internationale de Shanghai de 1870 à 1895. On peut remarquer que le nombre de Chinois est constamment en hausse dans la partie Hongkou depuis 1870. Au début, le premier choix pour les Chinois qui veulent résider dans la concession internationale, était dans la partie anglaise. Avec le temps, ce pourcentage arrive presque à l'égalité à partir de 1895. Comment expliquer cette hausse de population chinoise dans le Hongkou ? Cette question est fondamentale pour comprendre le développement de la partie de territoire au nord de la rivière de Suzhou.

**Tableau V.2 - Le pourcentage des Chinois résidants dans la Concession internationale de Shanghai de 1870 à 1895.**



**GRAPH 9** Distribution of the Chinese population by district in the International Settlement (1870-1895)

Source: Christian Henriot, Shilu, Charlotte Aubrun, *How The Population of Shanghai (1865-1953)*, Leiden, Boston, Brill, 2013-2016, p. 3.

Cette augmentation peut être expliquée par une amélioration des moyens d'accès à l'autre rive de la crique de Suzhou, notamment par les nombreux ponts construits par le Municipal Council. Outre que les ponts, les commerçants entrepreneurs anglais cherchent à développer d'autre moyen de communication entre la bouche de Wusong à la partie Hongkou. Les investissements des commerçants restent purement lucratifs, gagner de l'argent en développant des activités diverses et variées reste le but ultime des hommes d'affaires. Le transport ferroviaire est le prochain domaine intéressant dans lequel investir.

### **V.2.2 Lier la Crique de Suzhou et le Bund par train : la construction du premier chemin de fer à Shanghai.**

C'est en Angleterre que le premier chemin de fer du monde est né. Le Britannique Richard Trevithick (1771-1833), l'ingénieur des mines, a eu le génie d'inventer la locomotive et a mis au point la première machine à vapeur à circuler sur des rails. Par la suite, dans les années qui ont suivi, des améliorations et des progrès ont été apportés aux locomotives de train. En 1825, le premier train de voyageurs circule sur la ligne de Stockton à Darlington<sup>612</sup>. La France a également été l'un des premiers pays à disposer de trains. Dès 1827, une première ligne ferroviaire reliant Adrézieux à Saint-Étienne est mise en service. Longue de 21 km, elle transporte du charbon des mines de Saint-Étienne à la Loire.<sup>613</sup> Jusqu'à la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, on peut dire que la technologie de construction des trains et des voies ferrées est bien établie, c'est pourquoi des hommes d'affaires anglais ont voulu investir dans ce domaine à Shanghai. Car les navires commerciaux qui entrent au port de Shanghai doivent tout d'abord passer par la bouche de Wusong. Cependant, à cette entrée de Wusong, la navigation se trouve souvent « fort entravée par une barre que les grands navires ne peuvent affronter qu'au court instant de la plus haute marée ».<sup>614</sup> Par conséquent, souvent les grands navires sont restés bloquée à la bouche de Wusong, et les commerçants doivent employer des bateaux de plus petite taille afin de transporter des

---

<sup>612</sup> Jean-Philippe Bernard, Daniel Brun, « Chemins De Fer », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], URL : <http://www.universalis-edu.com.janus.bis-sorbonne.fr/encyclopedie/chemins-de-fer/>

<sup>613</sup> François Caron, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France, 1823-1937*, Genève, SNCF-Médiathèque SNCF, 2005.

<sup>614</sup> Collège de France – Sorbonne, « Le premier chemin de fer en Chine », *La Revue Politique et Littéraire*, Tome X, janvier à juillet 1876, Paris, Librairie Germer Baillière et C<sup>o</sup>, p. 497.

marchandises jusqu'au port de Shanghai. Cette méthode utilisée est traditionnelle, mais pas assez efficace. S'il existe un chemin de fer capable de transporter de grandes quantités de marchandises en une seule fois, ce sera beaucoup plus rentable pour les commerçants.

En effet, dès 1863, une pétition signée par 27 négociants européens de Shanghai est adressée à l'Empereur du Milieu pour demander l'autorisation de construire une voie ferrée entre Shanghai et Suzhou. Or, cette demande a été refusée dans l'immédiat par crainte d'accroître l'influence européenne en Chine.<sup>615</sup> Les négociants n'ont pas cherché à insister sur cette demande, il faut attendre jusqu'en 1874 pour que deux administrateurs de la Maison Jardine & Matheson, MM. Macandrew et F.-B Johnson, de vouloir reprendre ce projet en main<sup>616</sup>. Cette fois-ci, ils ont abandonné l'idée d'une ligne entre Suzhou et Shanghai, mais de réduire la distance et de la faire construire tout d'abord entre Wusong et Shanghai.<sup>617</sup> Malgré les nouvelles oppositions de la presse et l'interdiction formelle du gouvernement, sous-direction des négociants de la société Jardine & Matheson, est créée la société Woosung Road Co. Cette dernière a réussi à établir ce chemin sur un terrain acheté soi-disant pour y établir une route carrossable.<sup>618</sup>

La ligne, d'une longueur d'environ 15 km, est construite sous la supervision de l'ingénieur britannique Gabriel James Morrison (1841-1905)<sup>619</sup>. Ce dernier est venu spécialement en Chine pour élaborer le projet de construction de la voie ferrée. D'ailleurs, plus tard en 1885, il a fondé son propre cabinet entreprise d'architecture et d'ingénierie, la société Morrison & Gratton en 1885, avec son associé Frederick Montague Gratton (1859-1918), diplômé de Royal Institute of British Architects<sup>620</sup>. Le contrat d'établir le chemin de fer est signé en 1875, les matériaux sont venus directement de Londres, proposés par les

---

<sup>615</sup> Edouard De Laboulaye, *Les chemins de fer de Chine*, Paris, Émile Larose, 1911, p. 11.

<sup>616</sup> *Ibid.*, p. 227.

<sup>617</sup> Hu Jifan (édi.) 胡寄凡编, *Chronique de Shanghai* « 上海小志 », Shanghai chuanjingtang shudian 上海传经堂书店发行, 1930, p. 30

<sup>618</sup> Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire*, Tome XXIII, 1877, Bruxelles, Ch. Torfs, p. 321 ; Richard Christopher Rapiet, « Brief Account of the Woosung Railway. », *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Volume 59, London, published by the Institution, volume 59, issue 1880, p. 274.

<sup>619</sup> James Forrest, *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers with other Selected and Abstracted Papers*, Vol. LIX. London, published by the Institution, 1880, p. 276.

<sup>620</sup> Royal Institute of British Architects, *The R.I.B.A. Kalender, List of Members, 1886-1887*, London, 1886, p. 23.

célèbres ingénieurs anglais Richard Christopher Rapier (1836-1897) de la société Ransomes & Rapier<sup>621</sup>.

Les négociants anglais espéraient que le gouvernement chinois accepterait ce chemin de fer une fois qu'il serait abouti, mais malheureusement ce ne fut pas le cas. Les quatre premiers kilomètres de la ligne sont ouverts au public le 3 Juillet 1876, et toute la ligne est achevée en mois d'août de la même année. Pour l'inauguration de la ligne, la compagnie a fait découvrir aux habitants locaux en les invitant à voyager gratuitement en train. Le démarrage du service est en quelque sorte, un succès.<sup>622</sup> Malgré les oppositions et les conflits survenus lors de l'acquisition du terrain de construction, les habitants locaux étaient curieux de voir cette machine géante qui transporte des choses et des gens. Mais le 3 août 1876, un mois après l'ouverture de la ligne, un Chinois est tué par le train, ce qui a provoqué la colère d'une partie de la population chinoise, et qui réclame la fermeture de cette ligne.<sup>623</sup> Cependant, ceci ne constitue pas la raison principale du gouvernement chinois de vouloir fermer définitivement cette ligne de train.

Les avantages d'avoir une ligne ferroviaire sont nombreux : ceci réduit non seulement le coût de voyage entre Wusong et Shanghai, en plus le temps de voyage est beaucoup plus court aussi. Jusqu'en 25 août 1877, il a eu sur cette ligne de train, au total 161331 passagers, ce qui est considérable.<sup>624</sup> Outre les conflits fonciers entre les habitants et la société Woosung Road Co, ou bien certains autochtones sur le fait que la ligne ferroviaire ait des impacts négatifs sur le *Fengshui* de la ville ; c'est bien principalement à cause du succès et du progrès technique que cette ligne représente ou rapporte à la Chine, que le gouvernement chinois souhaite interrompre la ligne des étrangers et de construite par eux-mêmes. Dans le

---

<sup>621</sup> Collège de France – Sorbonne, « Le premier chemin de fer en Chine », *La Revue Politique et Littéraire*, Tome X, janvier à juillet 1876, Paris, Librairie Germer Baillièrre et C, p. 228 ; *Ransomes Sims & Jefferies: Agricultural Engineers* - Brian Bell, Old Pond Publishing Ltd (2001).

<sup>622</sup> Voir Figure V.10 et Figure V.11; Sun Changfu, Chen Yunxi 孙昌富, 陈蕴茜, « L'abandon ou la construction du chemin de fer de Wusong selon l'attitude de la population » « 从民众态度看吴淞铁路的兴废 », <https://www.aisixiang.com/data/14134.html>, consulté le 15/juin/2022.

<sup>623</sup> Edouard De Laboulaye, *Les chemins de fer de Chine*, Paris, Émile Larose, 1911, p. 228.

<sup>624</sup> Royal Institute of British Architects, *The R.I.B.A. Kalender, List of Members, 1886-1887*, London, 1886, p. 23.

même temps, la crainte de l'expansion de la puissance étrangère en Chine via le transport ferroviaire fait aussi partie des inquiétudes du gouvernement de l'Empire du Milieu.

Un an après sa mise en service, la ligne de train Shanghai – Wusong a été supprimée. Le gouvernement chinois a racheté la totalité de la ligne, et le 29 novembre 1877, par ordre suprême, cette ligne a cessé de fonctionner. « Les locomotives étaient démontées, les rails arrachés du sol et le tout embarqué pour l'île de Formose. Les ingénieurs, les mécaniciens et les employés recevaient leurs passeports pour l'Europe, avec injonction de déguerpir sans retard. »<sup>625</sup> On n'entend plus parler de train en Chine jusqu'en 1881. Ainsi, l'histoire de cette première ligne de train de Shanghai à Wusong passe comme une plaisanterie, ni les étrangers, ni les Chinois souhaitent le réentendre parler. Cependant, pour la première fois dans l'histoire en Chine, le chemin de fer de Wusong a donné au public chinois un véritable aperçu de la puissance et de la commodité des nouveaux moyens de transport.

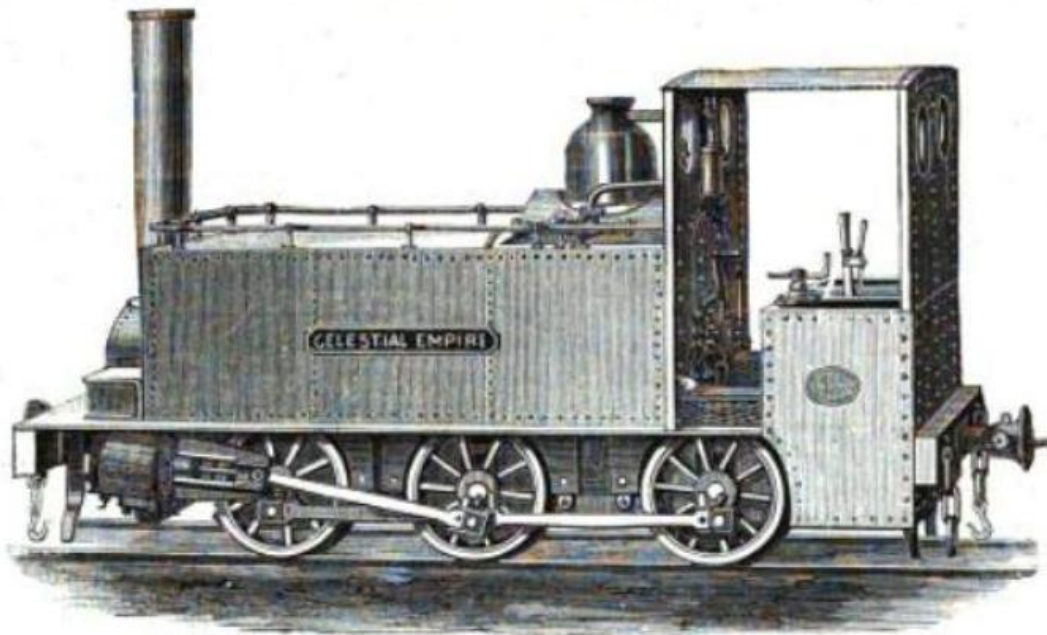
Bien que le contexte de l'époque n'ait pas fait entrer la Chine dans l'ère du chemin de fer, au moins il a fait ressentir aux habitants de Shanghai et de Wusong, l'énorme différence entre l'ère du chemin de fer et celle de la navigation maritime ou fluviale. En ce qui concerne le développement de la concession internationale, spécialement celle de la partie de Hongkou, ce train a fait augmenter considérablement sa population.<sup>626</sup> La facilité de vie grâce au moyen de transport est un facteur de première importance dans le développement d'un quartier d'une ville. Dans le cas de Shanghai, le côté commercial reste l'élément primordiale de ce progrès et de ce développement.

---

<sup>625</sup> Adolphe Bitard, L'Exposition de Paris : 1878, Paris, Librairie Illustrée, Librairie M. Dreyfous, 1878, p.22.

<sup>626</sup> Voir graphique V.12

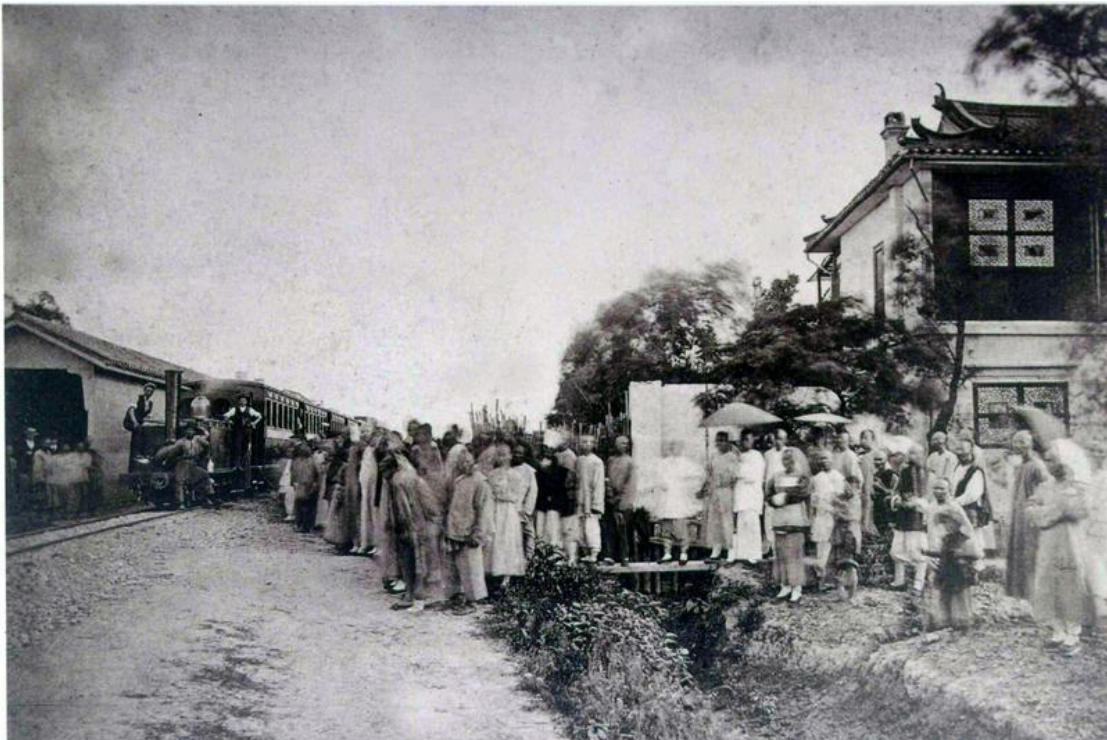
Figure V.10 - Seconde locomotive mise en circulation entre Shanghai et Wusong.



SECONDE LOCOMOTIVE MISE EN CIRCULATION ENTRE SHANGHAI ET WOOSUNG.

Source : *L'Illustration*, 12 Aout 1876, N°1746, p. 101.

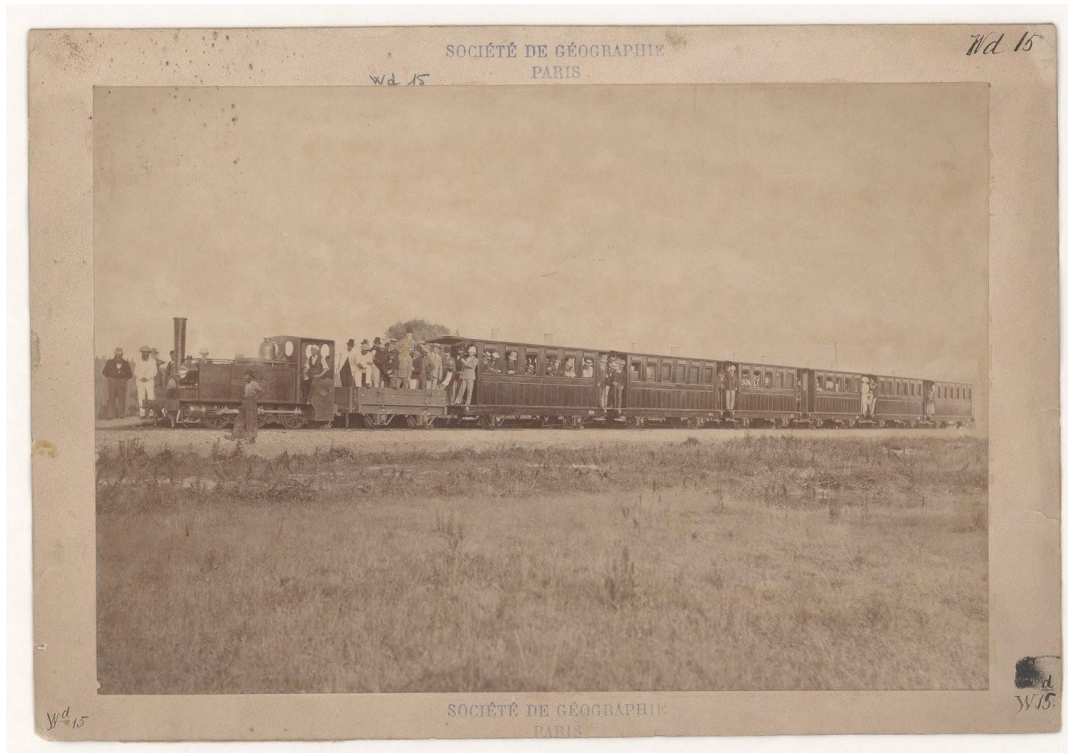
Figure V.11 - L'inauguration de la mise en service du train entre Shanghai et Wusong.



Source : <http://www.vcea.net/VDB/Files/?Table=Image&ID=Image.ID.1793.No.0&Op=O>



Figure V.12 - Photo de l'inauguration du chemin de fer de Shanghai à Wusong en 1876



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Source : Gallica, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53168010h>

Après avoir évoqué le quartier de Hongkou situé au nord et les parties autour de la crique de Suzhou, nous pouvons avoir l'idée de l'avantage géographique dont bénéficie la Concession internationale à Shanghai. Sa proximité au Wusong, son accès facile aux quais de la Bund et de la rivière de Suzhou, tout cela laisse présager un futur prospère pour cette concession. Alors où en sommes-nous dans la concession française ? Comment faire face et trouver des moyens de prospérer ? Les réponses restent inextricablement liées autour de l'accès aux quais et aux constructions du port.

### V.2.3 De l'autre côté de Yangjing Pang, la concession française et ses quais

« Les Anglais, arrivés les premiers, avaient cru se tailler la part du lion ; mais leur settlement, limité entre le Yangjing Pang, qui les sépare de la concession française et le Soochow-Creek qui les sépare de la concession américaine, ne peut désormais gagner qu'en profondeur à l'ouest ; ce qui n'aurait pas grande importance, tout l'intérêt commercial se portant vers les rives du Wangpoo

(Huangpu). Les Américains pourraient, il est vrai, s'étendre à l'est, mais en descendant le cours de la rivière dans le sens inoccupé, tandis que la concession française, la mieux partagée, malgré sa moindre contenance, pourra, un jour ou l'autre, s'étendre aux dépens de la ville, direction suivante laquelle elle a déjà obtenu une extension de deux hectares. »<sup>627</sup>

L'extrait cité a été écrit par le médecin Français Maxime Durand-Fardel (1815-1899) après son voyage d'étude effectué en Extrême-Orient en 1877. Dans cet écrit, il a exposé la vision typique d'un Français concernant les avantages que représentent leur concession à Shanghai. Selon lui, la concession française bénéficie un meilleur emplacement géographique par rapport à celle des Anglais. En effet, il est vrai que la partie française possède une plus grande superficie de la façade sur le Huangpu par rapport aux Anglais. D'après les chiffres donnés par M. Durand-Fardel, en 1876, la concession française possède une superficie totale de 62 hectares, avec une façade sur le Huangpu de 1200 hectares ; alors que la concession anglaise quant à elle, a une superficie de 120 hectares mais seulement 900 hectares de façade sur le Huangpu. Cependant, cet avantage est devenu insignifiant depuis la formation de la concession internationale. Car avec la part de la superficie en façade sur le Huangpu des Américains qui est de 2000 hectares, la rive de la concession internationale est beaucoup plus longue et avantageuse sur la facilité d'accès aux quais. La seule chose contestable est que les données de M. Fardel semblent peu fiables, il est peu convaincant que la superficie de la partie en façade soit plus grande que la superficie totale de la concession. Néanmoins, la concession française de Shanghai possède une rive longueur par rapport celle des Anglais est un fait réel.<sup>628</sup> Ceci est donc le point fort qui attire les commerçants des autres nationalités que les Français à s'implanter dans la partie française.

---

<sup>627</sup> Maxime Durand-Fardel, *La Chine et les conditions sanitaires des ports ouverts au commerce étranger : rapport présenté à M. Le ministre de l'Agriculture et du Commerce*, Paris, J. B. Baillière & Fils, 1877, p. 102.

<sup>628</sup> Paul Boutet, « Les Ports de la Chine ouverts au commerce », *L'Exploration* Revue des conquêtes de la civilisation sur tous les points du globe, Deuxième semestre 1884, Paris, Aux Bureaux de la revenue, 1884, p. 411

Tableau V.3 - **Tableau sur la superficie des concessions de Shanghai**

	Superficie.	En façade sur le Wangpoo.
Concession française.....	62 hect.	1,500 hect.
— anglaise.....	120 —	900 —
— américaine ...	60 —	2,000 —

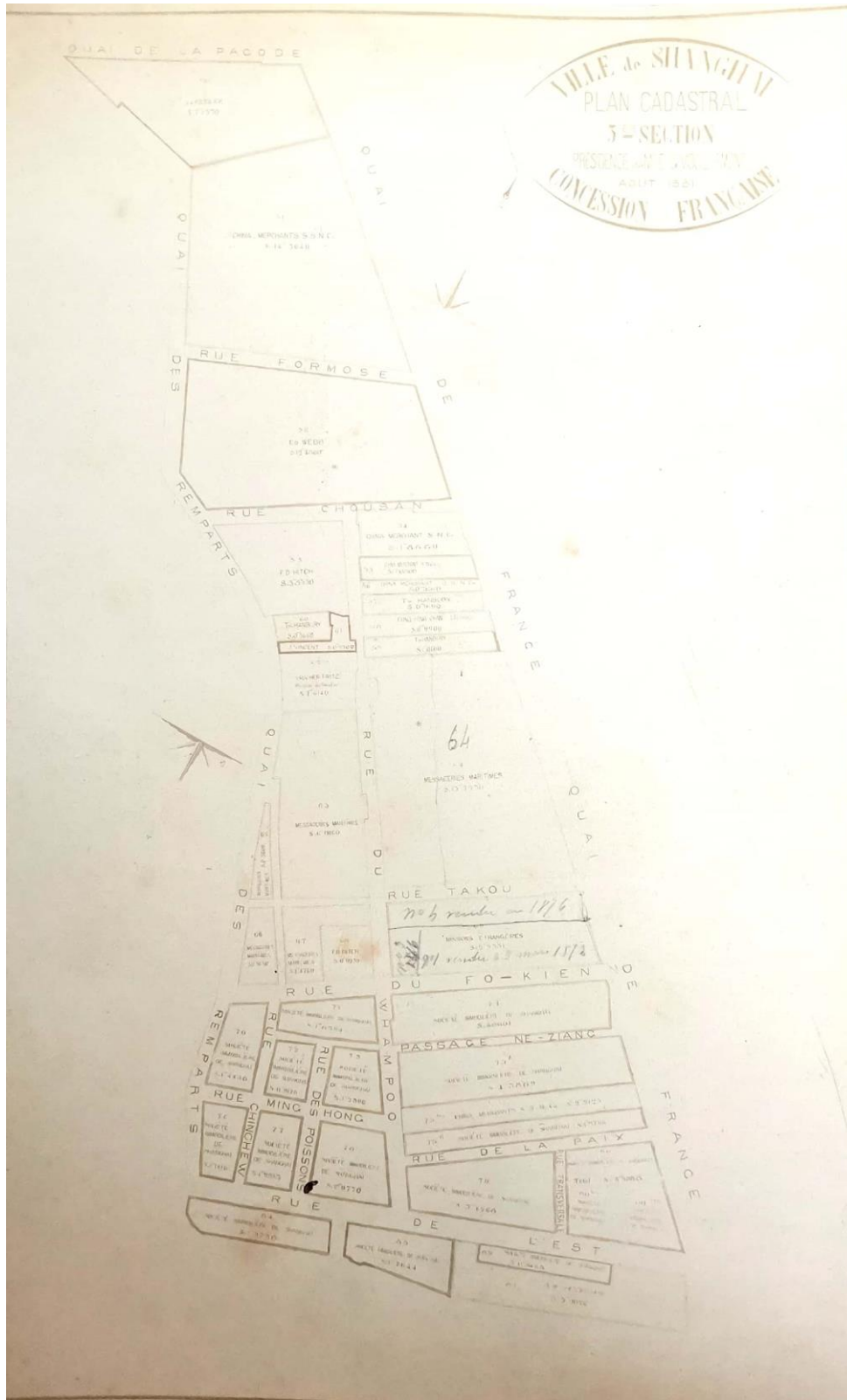
Source : Maxime Durand-Fardel, *La Chine et les conditions sanitaires des ports ouverts au commerce étranger*, Paris, J. B. Baillière & Fils, 1877, p. 102.

En 1872, il y a au total 232 Français habitants dans à Shanghai. Parmi eux, seulement une vingtaine de personnes sont commerçants.<sup>629</sup> De plus, dans la partie de la concession française, seule la compagnie des Messageries Maritimes est représentée, les autres commerçants étaient tous installés dans la partie de la concession internationale. Si la Bund anglaise est réputée pour ces grands palais et ses architectures modernes et splendides des grandes banques, la Bund française est quant à elle visée par les négociants des autres nationalités européennes, comme un excellent quai de stockage. Comme la Bund anglais est devenue le vrai centre financier de Shanghai, il ne reste que le Quai de France pour être le quai/ le port pour le commerce maritime. La fameuse compagnie de transport maritime américaine Butterfield & Swire et plus tard rachetée par la China Navigation Company, a loué un grand emplacement sur le Quai de France pour leur commerce. Il y a eu d'ailleurs des conflits de terrain entre cette compagnie chinoise avec les autres entreprises européennes, notamment les Messageries Maritimes en avril 1883. La société chinoise a agrandi leur bail par les acquisitions de nouveaux terrains chez les riverains, cependant ces achats ont été contestés par les autres compagnies de la concession, et qui demande au consul français de régler les litiges.<sup>630</sup>

<sup>629</sup> *Revue des Deux Mondes*, XVII<sup>e</sup> Année, Seconde période, Tome 99, Paris, Bureau de la Revue Des Deux Mondes, 1872, p. 11.

<sup>630</sup> Archives de la compagnie des Messageries Impériale Maritimes, carton 19970024942, Le Havre, Archives des French Lines.

Figure V.13 - Plan cadastral de la Concession française de Shanghai



Source : Archives de French Lines, Le Havre

La compagnie des messageries maritimes en tant qu'une société avec des fonds investis par l'État français, était l'une des deux plus importantes entreprises semi-étatiques installées à Shanghai (L'autre étant le Comptoir national d'escompte de Paris). Avant même son installation, le ministre des affaires étrangères français avait déjà ordonné au consul de France à basé à Shanghai de réserver un terrain de deux hectares à la compagnie. Ce qui fait que les Messageries maritimes était censée à avoir le meilleur emplacement sur le Quai de France. Mais la vitesse du développement de la China Navigation Company fut tellement rapide que celle-ci est devenue l'une des plus grands concurrents de la compagnie française. Sa superficie a dépassé celle des Messageries dès 1881. Elle atteint environ 15 mows<sup>631</sup> contre les 13,80 mows des Messageries maritimes.<sup>632</sup> C'est pourquoi il est menaçant pour les Français de voir la société chinoise de s'agrandir de nouveau en 1883.

Autre que la China Navigation Company, sept ou huit compagnies dirigées par des Anglais, des Portugais, des Allemands, y sont installés également. Plusieurs cabinets d'architecte sont aussi présents sur le Quai de France. Par exemple, le cabinet du fameux ingénieur britannique que nous avons évoqué dans le texte un peu plus haut, Henderson David Marr (1840-1923) y est installé ; la Société Immobilière de Shanghai y est aussi présente. La partie française est également très importante pour la sécurité de la navigation maritime au port de Shanghai. Car la station de signalisation des tempêtes et de la météo se trouvent sur le Quai de France.<sup>633</sup> Le Enfin, nombreuses institutions religieuses sont installées du côté de la concession française de Shanghai. On y trouve les Missions étrangères, la société de Jésus, les Lazaristes de Paris, les Lazaristes de Pékin, le Methodist Episcopal Church, la mission du Jiangnan... etc., la concession française de Shanghai se veut un centre religieux (pour la foi chrétienne) de la ville, voire de toute l'Empire chinois. Sur le Yangjing Bang, la petite crique qui sépare les deux concessions, huit ponts ont été construits au total, souvent de construction partagée entre les deux concessions, ce qui permet aux gens de traverser plus facilement de l'autre côté de la rivière. Ainsi, les trois

---

<sup>631</sup> Un mow est également à environ 660 mètres carrés.

<sup>632</sup> *Rôle d'évaluation de la propriété foncière du 30 juin 1881*, dressé par la Commission de Propriétaires Foncières élue en Assemblée Générale le 30 Mai 1881, Shanghai, Fonceca & Silva, 1881.

<sup>633</sup> Under Authority of the Secretary of the Navy of the United States, *Sailing Directions For the Coast of China From The Yalu River to The Approach to Hong Kong, The Yangtze River, The Coasts of Taiwan and The Pescadores Islands*, Fourth edition, 1943, Washington, Government Printing Office, 1943, p. 252.

rives étrangères de Shanghai ont chacune leur particularité mais en même temps ils sont étroitement liés ensemble par des ponts et des routes nouvellement construits. La partie américaine à Hongkou est donc plutôt présentée comme un nouveau centre de stationnement et de stockage pour les grands bateaux de commerce ainsi que leurs marchandises ; la partie anglaise est le centre financier et la partie française un mélange de dock et de centre religieux. À partir de 1886, le conseil municipal français décide de planter des arbres sélectionnés de France sur le Quai de France afin de rendre leur concession plus agréable. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le côté français est réputé à être mieux construit par rapport au côté anglais. Plus calme et rempli d'un art de vivre à la française.

Figure V.14 - **Quai de France et Bund**



Source : Collection Virtual Shanghai, <https://www.virtualshanghai.net/Photos/Images?ID=44>

### **V.3 LES QUAIS ET LES DOCKS DES DIFFÉRENTES ENTREPRISES INSTALLÉES SUR LES RIVES DES DEUX CONCESSIONS.**

Il a été montré dans les parties précédentes que les étrangers qui se sont installés dans les deux concessions de Shanghai, ont beaucoup contribué à la construction de nouvelles infrastructures publiques de la ville. Certes, les deux institutions municipales des concessions ont joué les plus importants rôles dans le total développement de la ville, cependant, il ne faut pas oublier le rôle indispensable des négociants étrangers, qui sont des vrais bâtisseurs de la ville. Les meilleurs emplacements du port sont occupés par ces puissants négociants des grandes maisons de commerces.

#### **V.3.1 Les grands docks des différentes entreprises installées à Pudong**

L'occupation des deux Bunds de Shanghai par l'industrie financière illustre comment le commerce international, induit par l'industrie du transport maritime du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, n'ont pu se développer sans institutions financières au départ. En raison des différents systèmes monétaires des divers pays, les commerçants arrivant sur de nouveaux marchés devaient d'abord saisir la monnaie locale pour pouvoir commercer. C'est pourquoi les hommes d'affaires financiers étaient désireux d'obtenir leurs propres comptoirs, ou bureau dans les endroits les plus en vue de la ville. Il a été montré que presque toute la Bund anglaise est occupée par les grands banquiers, et mais en même temps cette occupation n'a pas posé de grand problème aux autres négociants qui sont dans l'industrie de commerce maritime. Il existe deux raisons principales : tout d'abord, les grands négociants sont souvent eux aussi investis dans les différentes banques existantes ; ensuite, ils ont trouvé très tôt des emplacements alternatifs pour le stockage de leurs marchandises ainsi que l'amarrage de leurs bateaux de commerces- la zone de Pudong située à l'est de Huangpu.

Le Putong n'a jamais fait partie des concessions étrangères de Shanghai, cependant, les étrangers ont aussi tôt remarqué ce terrain idéal pour le stationnement de leurs bateaux.

Le premier quai construit par un négociant étranger date de 1850<sup>634</sup>, peu de temps après l'ouverture du port de Shanghai. Un livre allemand qui présente les principaux ports maritimes du monde écrit en 1863, a aussi fait mention de Pudong lorsque l'auteur présente le port de Shanghai. D'après lui :

« Les marchands allemands, qui sont représentés ici par plusieurs sociétés réputées, n'ont pas encore eu de district spécial. Bien que le commerce avec l'Allemagne soit assez important et que le nombre de marchands de Brême et de Hambourg, y compris les autres drapeaux allemands, dépasse même certaines années ceux d'Amérique du Nord. Toute réparation des machines qui pourraient être demandée sera effectuée par MM. Murhead & Co. du côté de Pudong, en face de Shanghai. »<sup>635</sup>

Par cet extrait, on peut savoir que déjà dans les années 1870, un centre de réparation des navires existe sur la partie Pudong. Il n'est pas le seul. Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le plus grand quai étranger de Shanghai se trouve justement à Pudong. Il s'agit de l'établissement de la société Nicholson & Boyd, « un ouvrage bien construit et bien équipé avec des appareils mécanique adéquats. » Ce quai a une longueur de 450 pieds sur des blocs, une largeur de 80 pieds à l'entrée, avec une profondeur d'eau sur le seuil aux marées de vives eaux de 21 pieds et aux marées de morte-eau de 17 pieds.<sup>636</sup> Nicholson A. M. et Boyd G.M., tous les deux des ingénieurs anglais, se sont associés pour créer l'atelier de réparation des navires à Pudong.<sup>637</sup> Ils constituent un autre bon exemple des hommes ingénieurs qui se sont évolués en entrepreneur bien réusé.

À Pudong, grâce à ses espaces larges et à son paysage rural peu développé, les négociants étrangers ont réussi à y avoir des larges espaces pour créer des établissements

---

<sup>634</sup> Xie Guoping 谢国平, *Zhongguo chuanqi : Pudong kaifa shi* 《中国传奇：浦东开发史》, Beijing, Beijing Book Co., 2017.

<sup>635</sup> J. C. Jülf, F. Balleer, *Die Wichtigsten Seehäfen der Erde, nach ihren hydrographischen, nautischen, und commerciellen*, Oldenburg, Schulzesch Buchhandlung, 1870, p. 84.

<sup>636</sup> Geo. W. Tyler, Chas. R. Miles, W. F. Worthington, *Proceedings of the United States Naval Institute: Volume 14*, United States Naval Institute, Annapolis, 1888, p. 278.

<sup>637</sup> *The Chronicle and Directory for China, Japan and The Philippines for 1865*, Hong Kong, Daily Presse Office, 1865, pp. 46, 88.



de dock. Si la construction des quais dans les concessions de Shanghai était une affaire dirigée et sous responsabilité des conseils municipaux des deux concessions, pour les quais situés de l'autre côté de Huangpu, ils ont entièrement aux charges des négociants eux-mêmes. À Shanghai, tous les cales sèches ou les docks, sont tous bien équipés de machines pour effectuer de petites ou grandes réparations sur les navires. Tous les quais sont construits en bois, et ont été creusée dans un sol alluvial et généralement instable. Ceci peut être dangereux pour les grands navires de guerre de s'amarrer sur place. Le développement remarquable du port de Shanghai est sans doute étroitement lié aux installations des grands établissements d'ingénierie et de construction navale étrangères sur place. Sans eux, Shanghai ne sera pas devenue la plus grande ville portuaire de Chine dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il y avait 4 docks secs à Shanghai, tous bien équipés. Ce sont donc le dock de la compagnie Nicholson & Boyd, le « Vieux dock » de Hongkou, le Dongjia du dock et le dock de l'arsenal du gouvernement chinois.<sup>638</sup> Jusqu'en début du XX<sup>e</sup> siècle, vers les années 1920, le nombre de grand dock s'élève à cinq, un autre grand nouveau dock est installé aussi à Pudong.<sup>639</sup> Pudong est l'endroit idéal pour installer les grands docks, il est évident que le développement de la ville de Shanghai soit inséparable avec l'existence de Pudong. Il est à noter que à part ces grands dock qui pourront offrir des services de réparation, d'amarrage, et stockage des marchandises et d'autres services en liens avec les navires, à Shanghai, y compris Pudong, les quais, publics ou privés, sont innombrables.

### **V.3.2 Les quais des différentes entreprises à Shanghai.**

Jusqu'en 1906, selon la classification de Lloyd's Register, fournisseur international expert dans les services de classification, de conformité et d'inspection à l'attention des

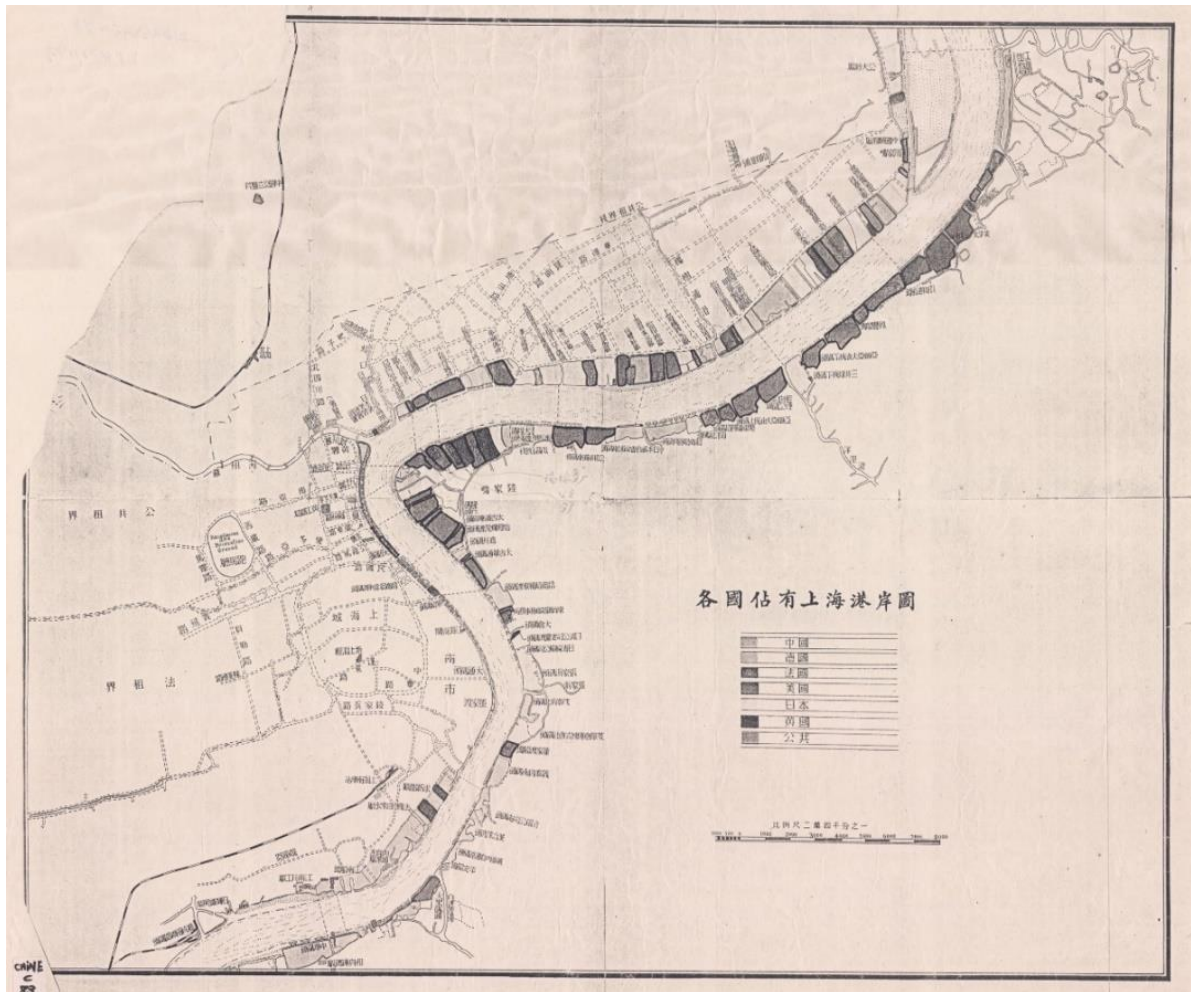
---

<sup>638</sup> Geo. W. Tyler, Chas. R. Miles, W. F. Worthington, *Proceedings of the United States Naval Institute: Volume 14*, United States Naval Institute, Annapolis, 1888, pp. 278, 279.

<sup>639</sup> *The Directory and Chronicle for China, Japan, Corea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, the Philippines, and Etc. for the year 1922*, Hong Kong Daily Press, 1922.

secteurs maritimes et offshore<sup>640</sup>, il y a à Shanghai au total 28 quais de commerce.<sup>641</sup> Parmi ces 28 quais, il est à noter que 6 grands quais appartiennent à la Société Shanghai and Hongkew (Hongkou) Wharf Co., qui est une société appartenant à la Maison Jardines & Matheson. Les six quais de la compagnie sont répartis un peu partout à Shanghai : à Hongkou, Pudong ou à Dongjiadu, Jardines & Matheson possèdent les quais les mieux placés et mieux équipé de Shanghai.

Figure V.15 - Les quais et leur pays d'appartenance à Shanghai, date imprécise

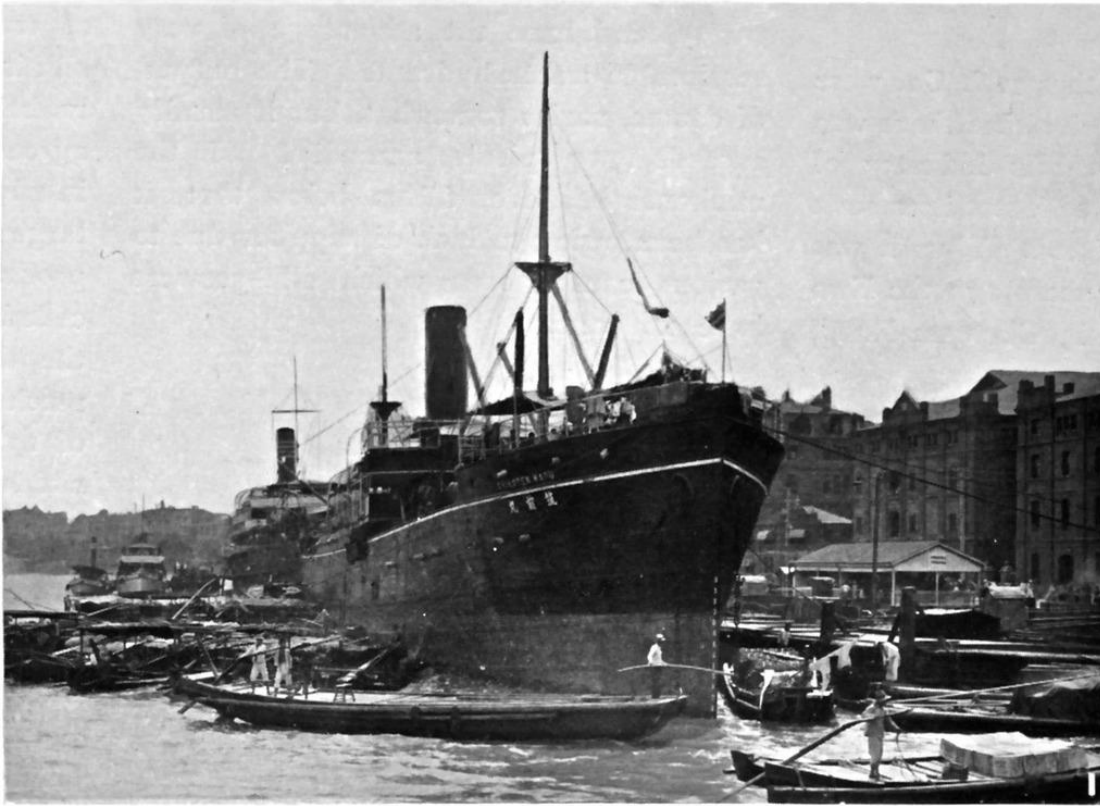


Source : [https://www.virtualshanghai.net/Asset/Preview/vcMap\\_ID-46\\_No-1.jpeg](https://www.virtualshanghai.net/Asset/Preview/vcMap_ID-46_No-1.jpeg)

<sup>640</sup> Voir site officielle de Lloyd's Register, <https://www.lr.org/fr-fr/expedition-maritime/>; sur la figure V.III.2.1, tous les emplacements de quais entourés en couleur foncé appartient aux pays maison de commerce étrangère. Bien que l'on voit mal les noms des sociétés qui possèdent ces quais, mais on peut constater que sur la partie haute de Huangpu, la plupart des quais appartient aux étrangers.

<sup>641</sup> *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*, London, Lloyd's Register of British and Foreign Shipping's Printing House, 1906, p.607, 608.

Figure V.16 - **Jardine Matheson & Co.'s Hunt's Hongkew Wharf en 1917.**<sup>642</sup>



Source : <https://www.virtualshanghai.net/Photos/Images?ID=15018>

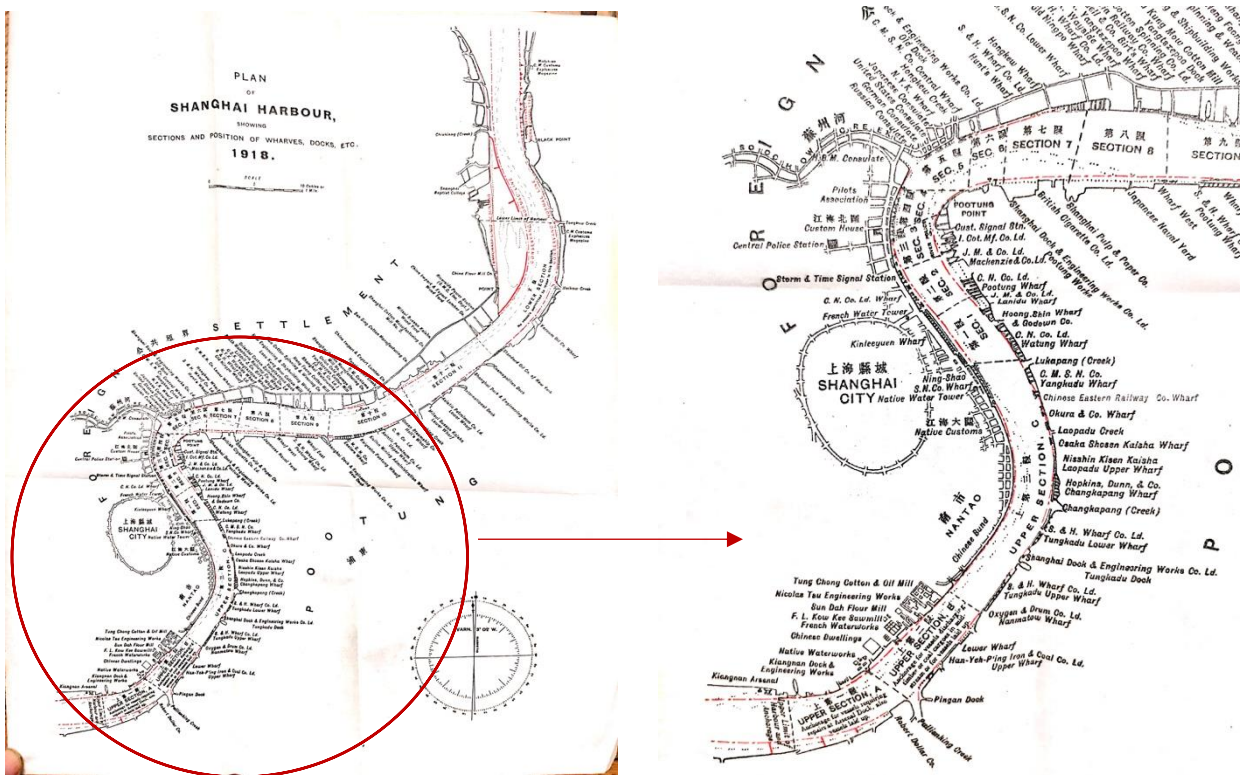
Il a été évoqué dans les chapitres précédentes, que deux Maisons de commerce étrangères dominaient l'industrie navale de Shanghai du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la deuxième moitié de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce sont la Maison Jardine & Matheson et la Maison Russell. Mais à partir de fin 1872, avec la création de la China Merchants Steam Navigation Company, celle-ci a racheté tous les navires de la société Russell, et est devenue la société qui peut rivaliser Jardine & Matheson. Ensemble, ces deux compagnies partageaient presque l'industrie navale de Shanghai. Tout comme la Shanghai and Hongkew Wharf Co., la China Merchants' S. N. Co. possède 8 grands quais répartis sur dans les concessions étrangères, la partie chinoise et le Pudong. Dans la concession française, la compagnie chinoise a d'ailleurs presque une exclusivité de droit d'amarrage

---

<sup>642</sup> Cameron, W. H. Morton, *Present day impressions of the Far East and prominent and progressive Chinese at home and abroad. The history, people, commerce, industries and resources of China, Hong Kong, Indo-China, Malaya and Netherlands India* (1917), p. 393.

au début du XX<sup>e</sup> siècle.<sup>643</sup> La compagnie des Messageries françaises a perdu leur place prépondérante dans la concession française, on ne retrouve même pas le nom de leur quai situé sur la carte de répartitions des quais à Shanghai en 1918<sup>644</sup>.

Figure V.17 - Plan des répartitions des quais au port de Shanghai



Source: The Maritime Customs, *Handbook of Customs Procedure at Shanghai*, 1921

Les quais et les docks sont extrêmement important pour les maisons de commerce. Ils servent non seulement aux charges et décharges des marchandises, et à amarrer les navires, mais aussi à les approvisionner afin que le voyage de retour ou l’escale pour la prochaine destination se déroule sans encombre. À part ces deux géants de l’industrie navale, il y a à Shanghai 3 quais qui appartiennent aux sociétés japonaises. Dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, on peut constater un développement rapide des sociétés japonaises en Chine. Depuis qu’une ligne de service maritime régulier Shanghai – Yokohama soit ouvert par la société

<sup>643</sup> *Ibid*, p. 608.

<sup>644</sup> The Maritime Customs, *Handbook of Customs Procedure at Shanghai*, Shanghai, Kelly & Walsh, 1921.

Mitsubishi Mail Steamship en 1875, les échanges de commerce maritime entre le Japon et la Chine sont devenus de plus en plus importantes. En 1885, le Mitsubishi Mail Steamship fusionne avec la société Kyodo Unyu Kaisha, et donne la naissance de la société Nippon Yusen Kaisha.<sup>645</sup> Les quais de cette société sont généralement réservés exclusivement aux navires de leur compagnie, alors que les ceux des autres compagnies peuvent accueillir les navires des autres pays. C'est le cas souvent pour les quais appartenant aux entreprises néerlandaises.

L'industrie naval néerlandais est représenté à Shanghai par la compagnie Royal Dutch Petroleum. En 1906, la Royal Dutch Petroleum Co. ne s'est pas encore fusionnée avec la compagnie de transport anglaise Shell Transports and Trading Co., elles ont donc chacune un quai à Pudong. Afin de faire face à la concurrence américaine-la Standard Oil Co., qui quant à eux possèdent 2 quais à Shanghai, l'entreprise néerlandaise et anglaise décident de fusionner en 1907.<sup>646</sup> En 1908, le bureau pour la nouvelle compagnie, The Asiatic Petroleum Company, est installé à Shanghai.<sup>647</sup> L'apparition de ces grandes compagnies pétrolières sur le marché chinois vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, est aussi le signe du début d'un changement de l'ère lié aux énergies. Les quais de ces compagnies pétrolières sont généralement très large. Par exemple, la longueur du nouveau quai de la société Standard Oil atteint à 1050 pieds ; celle du Royal Dutch Petroleum Co. atteint 650 pieds, ce sont tous des grands quais. La raison est simple, ces quais doivent accueillir des tanks du pétrole de kérosène. La Shell line et la Dutch Petroleum Company possèdent deux tanks avec chacun une capacité de chargement de de 2500 tons.<sup>648</sup> Il est donc important d'avoir des infrastructures adéquates pour adapter à leurs instruments.

---

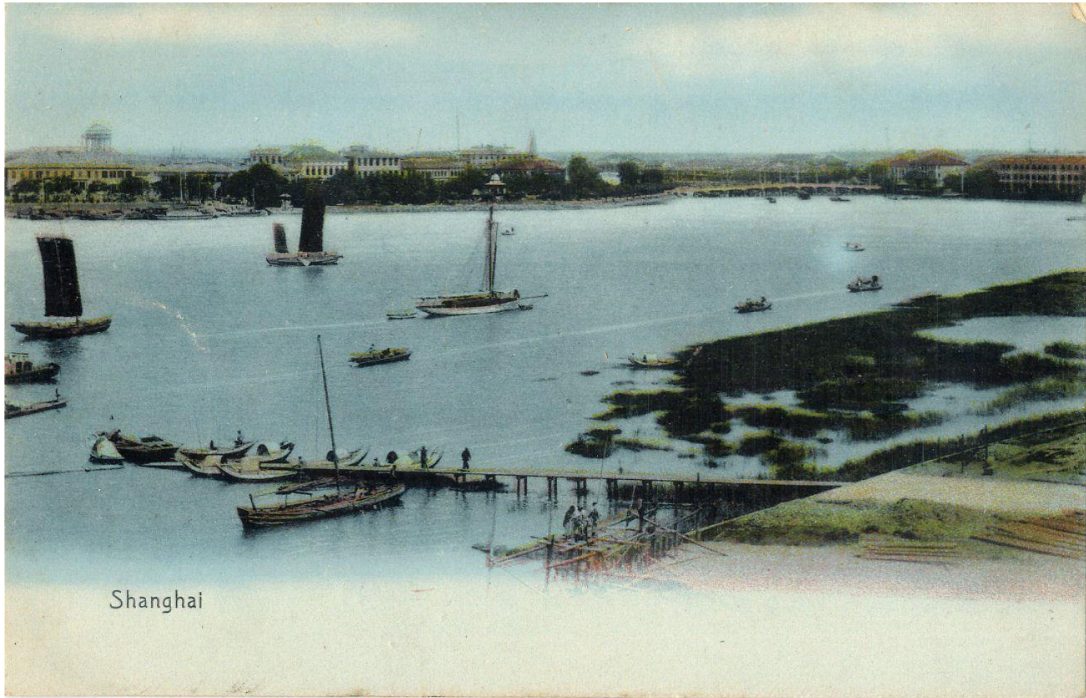
<sup>645</sup> Momohei Chida et Peter Davies, *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries : A History of their Modern Growth*, Londres, Athlone Press, 1990; Kizu Shigetoshi, *A 100 Years' History of the Ships of Nippon Yusen Kaisha*, Tokyo, NYK, 1984.

<sup>646</sup> Etienne Dalemont, Jean Carrié, *Histoire du pétrole*, Paris, Presse Universitaire de France, 1993, pp. 28, 29, 57.

<sup>647</sup> Shell History in China, site officiel du Groupe Shell, [https://www.shell.com.cn/en\\_cn/about-us/who-we-are/shell-history-in-china.html](https://www.shell.com.cn/en_cn/about-us/who-we-are/shell-history-in-china.html)

<sup>648</sup> *Commercial Relations of the United States with Foreign Countries during the Year 1902*, V.1, Bureau of Foreign Commerce Department of State, Washington, Government Printing Office, 1903, p. 894.

Figure V.18 - Ville de Shanghai au bord du Huangpu au début du siècle, l'exemple d'un quai en bois.



Source : <http://www.messageries-maritimes.org/extreme-orient.htm>

Figure V. 19 - Les quais à Shanghai



Les quais à Shanghai.

Source : Paul Bonnetain, *L'Extrême Orient*, Librairies-Imprimeries Réunies, Paris, 1892, p. 308.

Les bâtiments des banques, les quais et les docks sont les éléments les plus visibles et marquant de la nouvelle Shanghai. Pour que la roue de cette nouvelle ville soit bien tournée, de nombreux nouveaux métiers sont créés. Il est donc indispensable d'avoir assez de main d'œuvre. Pour ce faire, les personnes pauvres issues d'une classe ouvrière et prolétaire sont venues travailler à Shanghai.

### **V.3.3 Les coolies qui font fonctionner le port de Shanghai.**

Pour faire bien fonctionner un port lorsqu'un navire entre dedans, autre que les personnels du navire, les métiers classiques suivants sont généralement nécessaires : les personnels de la Douane, les pilotes, les lamaneurs, etc. Dans un port de commerce nouveau, où les puissances étrangères sont omniprésentes, comme celui de Shanghai, plusieurs métiers nouveaux aux yeux des Chinois sont apparus. Les coolies, un terme originaire de la langue hindou, désigne des travailleurs asiatiques au service des Européens pour les travaux généralement très difficiles et physiques. En Chine, les coolies apparaissent déjà avec l'arrivée des Hollandais, mais c'est réellement dans les années 1840 que, beaucoup de Chinois pauvres, sont devenus coolies. À Shanghai, les coolies forment une population très importante. Leur nombre fut tellement grand qu'ils sont même devenus une catégorie sociale. À partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque la traite négrière a commencé à être abolie consécutivement dans les pays occidentaux, une autre forme de traite l'a remplacé à la place : c'est le coolie trade.<sup>649</sup> Le sujet de coolie trade fera l'objet d'une étude spéciale dans les chapitres suivants.

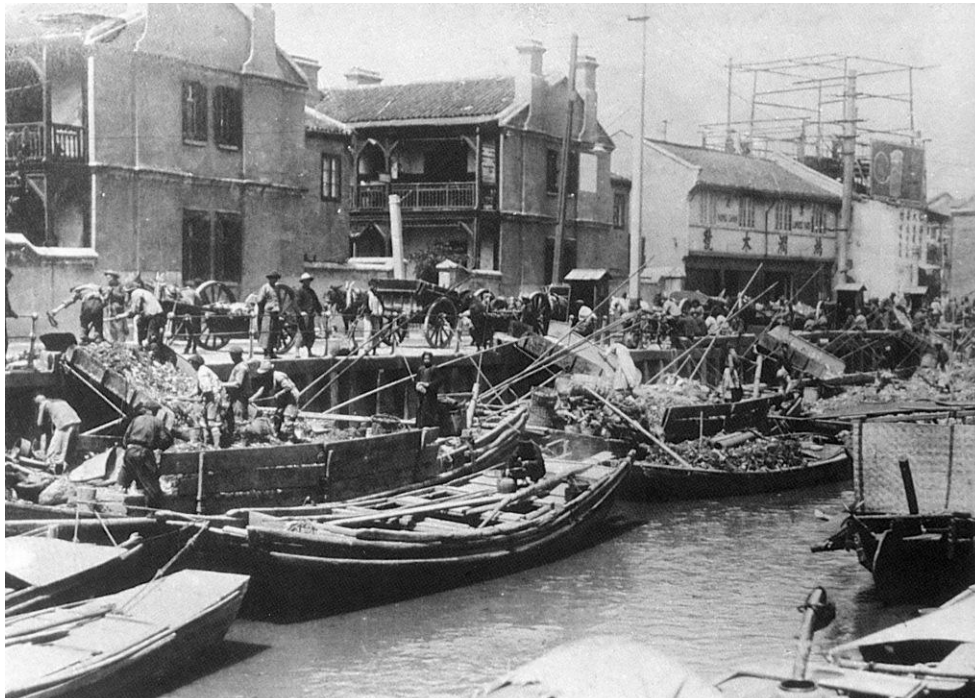
Revenant d'abord au nature de travail des coolies, elle est très diversifiée. Lorsqu'on ouvre un rapport annuel du Municipal Council de Shanghai, et que l'on regarde les dépenses de l'année, on peut rapidement se rendre compte que les coolies étaient présents partout pour les tâches de travail difficile. Au service des nuisances, les coolies étaient là pour collecter de l'argent ; ce sont les coolies qui s'en chargent de nettoyer les rues, d'enlever de

---

<sup>649</sup> Jean-Louis MIÈGE, « COOLIE TRADE », *Encyclopædia Universalis* [en ligne]. URL : <http://www.universalis-edu.com/janus.bis-sorbonne.fr/encyclopedie/coolie-trade/>; Dael A. Norwood, *Trading Freedom: How Trade with China Defined Early America*, Chicago, University of Chicago Press, 2022, p. 125; Jung Moon-Ho, *Coolies and Cane: Race, Labor, and Sugar in the Age of Emancipation*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2006, p. 33.

la terre noire (nightsoil), des ordures ; au département des travaux, coolies s'en chargent du fourrage pour les animaux ainsi que la maréchalerie ; dans le département de pompier, les coolies étaient aussi présents... etc. Un témoignage montre que « les boues et détritrus de la voie publique sont enlevés quotidiennement dans les tombereaux municipaux, par des entrepreneurs gratuits, qui les charrient des champs. Ce service est effectué par 100 coolies, sous la direction d'un inspecteur de la voiries (nuisance inspector). »<sup>650</sup> Par ce court extrait, on peut avoir une idée générale de comment les coolies peut être employés. Souvent par grand nombre, ils effectuent les travaux physiques les plus déplorables de la société. Souvent de l'âge très jeune, les coolies comme les domestiques, étaient généralement des garçons jeunes qui ont plus de force. Cependant, l'endroit où ils étaient le plus employé, c'était au port. Quand les rues de Shanghai n'étaient pas encore très larges, dont les charriots ne peuvent même pas y passer, ce sont souvent les coolies qui s'en chargent de charger et décharger les marchandises des bateaux et de les transporter dans des docks ou dans des magasins directement au dos.

Figure V.20 - L'enlèvement des ordures au quai de Suzhou Crique vers 1930



Source : Virtual Shanghai, *Shanghai lishi bowuguan (ed.) 上海历史博物馆, Survey of Shanghai 1840's-1940's (1992)*, p.136.

<sup>650</sup> Maxime Durant-Fardel, *La Chine et les conditions sanitaires des ports ouverts au commerce étranger*, Paris, J. B. Baillière, 1877, p. 101.



Selon des historiens spécialistes des évolutions urbaines en Chine, à l'ouverture du port de Shanghai, la majorité des coolies étaient des paysans, des pêcheurs et des marins locaux. Suite à des transformations des terres en quais portuaires, beaucoup de paysans ont perdu leur terre. Quant aux pêcheurs et marins, l'arrivée des grands navires européens leur ont fait perdre leur emploi d'origine, peu à peu, afin de gagner leur vie, ils sont devenus des coolies pour les européens. Mais plus tard, après les événements de révoltes et des famines dans les villes voisines de Shanghai, de plus en plus de personnes immigrées pauvres sont aussi devenues des coolies à Shanghai. Selon une statistique sélectionnée de 1918, parmi les 85 coolies qui travaillent dans les quais de Shanghai, 49 personnes étaient des locaux, les restes étaient des gens venant des villes ou villages autour. Ce qui représente 50 pour cent des travailleurs.<sup>651</sup> Il a été évoqué un peu plus tôt dans le texte, que dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, il y a à Shanghai un grand nombre de quai tout le long de Huangpu, de la crique de Suzhou et du côté de Dongjia du. Sur chaque quai, le nombre de coolie qui y travaillent est très important. Selon L'histoire de la Grande Révolution Chinoise, en 1927, il y a au total 25000 dockers (qui sont essentiellement des coolies) d'inscrits à l'association des travailleurs du port,<sup>652</sup> ce qui est considérable. Par ce chiffre, on peut faire l'hypothèse qu'il ait eu autant de coolie vers les années 1910, les différences ne doit pas être très grande.

Il est très avantageux pour les entreprises ainsi que les industries étrangères de s'investir en Chine. Car, conformément aux différents traités de commerce que les pays occidentaux aient avec le gouvernement chinois, les étrangers ont le privilège de se constituer en société et d'opérer selon les lois de leurs pays respectifs, et sont exemptés de la juridiction, des lois et des tribunaux chinois.<sup>653</sup> Beaucoup d'entre eux s'ont aussi exemptés des taxes chinoises, en plus le coût de main d'œuvre locale est beaucoup moins important que d'employer des Européens. Une marge considérable peut être gagnée. Selon *Labor and Industrial Conditions in China*, au début du XX<sup>e</sup> siècle, à Shanghai, les coolies ordinaires

---

<sup>651</sup> Jiang Pei, Qin Yi, Liu Hui, Jiang WHushan 江沛, 秦熠, 刘晖, 蒋竹山著, *Histoire thématique de la République de Chine, vol. 9 : étude du processus d'urbanisation* 《中华民国专题史·第九卷：城市化进程研究》, 南京大学出版社, 2015, version en ligne Google Book.

<sup>652</sup> Zhu Bangxing, Hu Linge, Xu Sheng 朱邦兴 胡林阁 徐声 合编 *Shanghai chanye yu Shanghai zhigong* 《上海产业与上海职工》, Shanghai, Shanghai shudian chubanshe, 1939, p. 635.

<sup>653</sup> Julean Herbert Arnold, William Holt Gale, *Labor and Industrial Conditions in China*, U.S. Government Printing Office, 1922, p. 4.

sont payés 0.25 dollar par jour. Le coût pour l'alimentation des coolies est de 4 dollars d'argent par mois et par personne, en lots d'au moins 10 hommes. Les coolies sont nourris trois repas par jour, à 5 heures du matin, à midi et à 20 heures. Leurs nourritures consistent généralement à la farine de maïs bouillie avec des prunes dedans pour le repas du matin ; la semoule de maïs pour celui du midi, et les grains de riz avec de soupe de légumes et de navets, de radis ou de rutabagas marinés pour le soir.<sup>654</sup> Les coolies mangent les aliments les moins nutritifs mais font les travaux les plus durs parmi tous les autres. Malgré ces conditions difficiles, les coolies du port étaient toujours heureux d'avoir un travail et de pouvoir nourrir toute sa famille avec le peu qu'ils gagnent. Sans eux, le port de Shanghai ne pourra pas devenir si florissant.

En 1925, Mao Zedong a publié un texte intitulé *Analyse des différentes classes de la société chinoise*, dans lequel il a souligné l'importance de la classe ouvrière dont appartient les coolies. D'après ses lui,

« la force de la main-d'œuvre urbaine est remarquable. Les dockers et les conducteurs de pousse-pousse prédomine parmi les coolies, tout comme les éboueurs et les charognards. À part leurs mains (qui leur permettent de faire des travaux physiques et durs) ils n'ont rien d'autres. Leur statut économique est similaire à celui des travailleurs industriels, mais ils sont moins concentrés et moins importants en termes de production que les travailleurs industriels. »<sup>655</sup>

Ceci est une parfaite analyse sur les coolies, qui sont généralement des gens non qualifiés et qui n'ont pas d'autre choix que d'exercer des travaux durs et physiques. Autre que les coolies travaillant sur les quais, les conducteurs de pousse-pousse forment également une communauté de coolies très importante à Shanghai. Surtout, le Pousse-Pousse, appelé aussi rickshaw, a été importé de Japon à Shanghai par un entrepreneur Français, un certain

---

<sup>654</sup> *Ibid*, p. 7.

<sup>655</sup> Mao Zedong, *Analyses des différentes classes de la société chinoise*, 1925, texte en ligne, <https://www.marxists.org/chinese/maozedong/marxist.org-chinese-mao-19251201.htm>

Ménard vers 1874<sup>656</sup>. Ce dernier a d'ailleurs créé une société de transport de ce type de deux roues en cette même année.<sup>657</sup> Le pousse-pousse est extrêmement populaire à Shanghai, il est rapidement répliqué dans d'autres ports ouverts chinois, comme par exemple à Tianjin, à Canton, etc. Les conducteurs de ces deux roues parcourent tout le Shanghai et sont présents surtout dans les deux concessions où les gens ont des moyens de les prendre. À côté de la vie déplorable des coolies, les conditions de travail des employés du port sont en effet très réglementées. Le règlement du port de Shanghai définit que les heures de travail sont de 6h00 à 18h, ce qui correspond au temps du lever au coucher du soleil. Ces officiers du port travaillent généralement du lundi au samedi ; en cas particulier, quand ils ont besoin de décharger des marchandises un dimanche, ils doivent munir d'un permis spécial pour travailler le dimanche ou pour des heures supplémentaires. Le non-respect de ses règles aura des conséquences très embêtantes, le navire concerné privera de permis de travailler dans le cadre de déchargement général dans le futur.<sup>658</sup>

## Conclusion

Pour résumer, dans cette partie, les coolies font l'objet d'une étude spécifique. Ils forment une catégorie de personne indispensable pour le développement du port de Shanghai. Cependant, les coolies sont présents dans tous les métiers les plus durs de la société et non dans un seul type de travail. Ces travaux sont généralement mal payés et qui ne demandent pas de qualification spéciale. Le fait que le nouveau Shanghai soit une ville ouverte aux immigrations, la ressource de main-d'œuvre est connue comme inépuisable. Sous un autre regard, cela témoigne aussi l'importance de cette catégorie sociale présente à Shanghai.

---

<sup>656</sup> Lu Hanchao, un historien chinois a publié *Beyond the Neon Lights: Everyday Shanghai in the Early Twentieth Century*, University of California Press, 2004. Dans ce livre, il a mentionné que le rickshaw in importé par M. Ménard à Shanghai en printemps 1873, et non 1874, voir p. 68.

<sup>657</sup> *The Chronicle & Directory For China, Japan, & The Philippines, For the Year 1875*, Hong Kong, Daily Press Office, p.133; Laurent Metzger, *Les lauriers de Shanghai: des concessions internationales à métropole moderne*, Paris, Olizane, 1999, p. 155.

<sup>658</sup> S.H. Abbass, *Manual of Customs' Practice at Shanghai Under the Various Treaties Entered Into Between China and the Foreign Powers: Supplemented with: the Tariff, Treaty Port Regulations on the Opening of the Treaty Ports in China for Commerce with Great Britain, etc*, Shanghai-Hong Kong-Yokohama-Singapore, Kelly and Walsh, 1894, p. 9.

**TROISIEME PARTIE : IMPÉRIALISME ET  
ÉMERGENCE D'UNE CONSCIENCE  
NATIONALE**

---



## CHAPITRE VI : LA COMPÉTITION INTERNATIONALE

Au cours du développement du port de Shanghai depuis son ouverture par traité en 1842, les grands négociants étrangers ont su saisir les opportunités. Le changement de l'ère fait que les terrains à l'embouchure de la mer sont devenus ceux les plus recherchés et non les plus craintifs dû à la piraterie. Les concessions étrangères occupent par conséquent un meilleur emplacement géographique par rapport à la cité ancienne de Shanghai pour le commerce maritime. Les négociants étrangers ont transformé une majorité des deux rives de Huangpu et ceux de la crique de Suzhou en quais, principalement utilisés pour le commerce. Cependant, il a été vu que le Municipal council est responsable des travaux et l'aménagement des quais et des infrastructures au sein même de la concession, c'est pourquoi on distingue l'existence de deux types de quai. Les quais publics, situés à l'intérieur de la concession et qui sont ouverts à tout public ; Les quais privés, qui correspondent à ceux qui sont bâtis sur la rive l'est de Huangpu et ceux qui sont situés dans la partie américaine dont les terrains sont privés et appartiennent à des négociants étrangers.

Les grandes entreprises étrangères ont toute leur propre quai privé à Shanghai. Certaines possèdent aussi des entrepôts, des docks. Le bon maintien de ces infrastructures peut être assuré grâce à la présence d'une main d'œuvre locale inépuisable et peu coûteuse. Face aux développements rapides des entreprises étrangères, les entrepreneurs et le gouvernement chinois se mobilisent pour regagner leur propre marché. Le China Merchants steam navigation company constitue le meilleur exemple de la montée en puissance des entreprises chinoises locales. Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elle est devenue la plus grande entreprise de transport maritime en Chine. Cette réussite s'est construite sur leur bonne connaissance du marché financier basé sur les capitaux, ainsi que sur leur capacité à les jouer avec aisance. Néanmoins, en tant que le plus grand port de commerce en Chine, le marché est très concurrentiel. Les concurrences sont principalement présentes dans deux domaines : le progrès technologique et l'investissement en capital.

À l'apogée de la dynastie Ming, la Chine constitue à la fois une puissance terrestre et maritime. En 1405, lorsque l'exploiteur maritime- Zheng He (1371-1433) est envoyé par

l'Empereur Yongle (Zhu Di 1360-1424) en vue d'effectuer son premier voyage d'exploration maritime vers le Sud de la Chine, la flotte chinoise qu'il a menée est composée d'environ 62 vaisseaux géants et plus de 30 000 hommes.<sup>659</sup> La puissance maritime chinoise est, à l'échelle du monde, considérable à cette époque. Cependant, tout change avec l'avènement de la dynastie Qing en 1644<sup>660</sup>. La classe dirigeante de celle-ci de cette époque est plutôt composée de mandchous, lesquels sont qui sont plutôt tournés vers la conquête terrestre et sont surtout très attachés à la terre<sup>661</sup>. C'est pourquoi les expansions terrestres sont mises en avant par rapport aux conquêtes maritimes. De plus, l'existence de nombreux problèmes persistent dans les mers chinoises (piraterie, présence grandissante des Occidentaux : Hollandais, Anglais, Français...etc), les Empereurs de la dynastie Qing ont mis en œuvre une politique de fermeture de des frontières maritimes et négligé d'investir dans flotte .<sup>662</sup> Le XVIII<sup>e</sup> siècles est une période de grand renforcement de la dynastie.... La Grande divergence. À l'ouverture de Shanghai, les entreprises étrangères ont déjà réussi leur implantation sur le marché chinois et en engagent la conquête . Outre l'obtention d'emplacements commerciaux et stratégiques avantageux, les Européens, tirent avantage de leurs avancées matérielles constituent également la clé de leur réussite.

Dans ce chapitre, l'analyse des compétitions entre les différentes entreprises internationales présentes sur le marché de Shanghai est au cœur de cette recherche. Dans un premier temps, les avancées technologiques et techniques en matière de bâtiment de transport, c'est -à-dire les différents types de bateaux seront tout d'abord étudiées. Ensuite, les évolutions en stratégie des grandes entreprises seront analysées ; enfin, la question de l'Extrême-Orient sera au centre de la problématique...

---

<sup>659</sup> Zheng Yunpeng 郑云鹏, *Mingchao da taijian 《明朝大太监》*, Yuelu shushe 岳麓书社, version en ligne, 2020.

<sup>660</sup> Willard Peterson (dir.), *The Cambridge History of China: Volume 9 : The Ch'ing Empire to 1800, Part Two*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016.

<sup>661</sup> Virgile Pinot, « Les physiocrates et la Chine au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 8 N°3, 1906. pp. 200-214.

<sup>662</sup> Kenneth Pomeranz, *Une grande divergence : La Chine, l'Europe et la construction de l'économie mondiale*, Paris, Albin Michel, 2010.

## VI.1 LES DIFFÉRENTS TYPES DE BATEAU ET DE NAVIRES CHINOIS

« Il n'y a pas d'autre nation au monde où l'on rencontre une si grande variété et des milliers d'embarcations aussi innombrables que sur les ports remarquables et les villes maritimes de la Chine. Mais il est très remarquable que, malgré les progrès et les améliorations considérables réalisés ces dernières années dans l'art de la construction des bateaux par les Chinois – certains de leurs bateaux modernes sont aussi parfaits dans leur modèle et aussi élégants dans leur forme que ceux de n'importe quelle nation- les progrès des Chinois dans l'architecture navale ne suivent en aucune façon le rythme du commerce jumeau de la construction des bateaux.

La même forme de jonque chinoise qui a sillonné les profondeurs il y a des siècles, avec sa haute voile et son mat, navigue encore sur les mers dans ce même style désuet ; et cela, bien que les charpentiers chinois aient quotidiennement sous les yeux les splendides navires de l'Angleterre, de la France, de l'Amérique et d'autres nations réputées pour leur habileté et leurs progrès en matière d'architecture navale, dont les navires sont adaptés à des voyages rapides, à la capacité et à la commodité des navires de commerce, ainsi qu'au confort et à la sécurité en par gros temps. »

- Henry Coleman Folkard, *The Sailing Boat: a description of English and Foreign boats.*<sup>663</sup>

Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les innombrables types de bateaux chinois possédaient encore une réputation internationale certaine. L'extrait cité ci-dessus a été écrit par l'avocat britannique Henry Coleman Folkard (1827-1914), qui était également un expert des différents types de navires utilisés au XIX<sup>e</sup> siècle. Ce texte témoigne de la solidité des techniques de construction navale employées par la Chine à cette époque. Cependant,

---

<sup>663</sup> Henry Coleman Folkard, *The sailing Boat: a description of English and Foreign boats, their varieties of rig, and practical directions for sailing, etc.*, London, Longman, Green, Longman, and Roberts, 1896, pp. 181-182.



l'extrait révèle également une cruelle vérité : le manque de progrès technique caractérisant la Chine depuis des siècles. Alors que les grandes puissances occidentales se développent et font progresser leurs techniques de construction navale, tant pour les navires de guerre que pour la flotte marchande, durant toute la période de la première révolution industrielle, de son côté l'Empire du milieu stagne enfermée dans l'illusion de son avance initiale, ne fait pas évoluer leur connaissance à un meilleur niveau.

### **VI.1.1 Les bateaux de sable (Shachuan) et les bateaux d'oiseau (Niaochuan)**

Sous la dynastie Qing, les quatre principaux types de bateaux utilisés pour le commerce et le transport autour de Shanghai étaient les suivants : les jonques de sables (Shachuan)<sup>664</sup>, les jonques aux yeux d'oiseau (Niaochuan), les jonques du Fujian (Fuchuan) et les jonques du Guang Dong (Guanchuan). Ce sont tous des bateaux à voile. Les Chinois, utilisent le terme chuan pour désigner les bateaux de manière générale. Dans la littérature occidentale, les voiliers chinois sont appelés jonques. « L'origine du mot « junk » dans la langue anglaise peut être attribuée au mot portugais junco qui est rendu à partir du mot arabe jnk. »<sup>665</sup> À l'origine, le terme jonque désignait uniquement des voiliers chinois avec des voiles entièrement lattées. Cependant, à partir de la fin du XV<sup>e</sup> siècle, ce même terme a été utilisé pour désigner toutes les jonques d'Extrême-Orient à fond plat, muni de deux ou trois mâts et gréées de voiles de toile, servant au transport ou à la pêche ». <sup>666</sup>

Les quatre types de jonques mentionnées ci-dessus sont des jonques chinoises d'origines très anciennes. Aujourd'hui, l'emblème de la ville de Shanghai organisé autour sur le dessin de base d'un bateau de sable superposé sur une fleur de magnolia blanc et doté d'une hélice. Cet emblème signifie que Shanghai est une ville devant sa prospérité aux bateaux de sable, outil indispensable à l'essor du commerce maritime de la ville. <sup>667</sup>

---

<sup>664</sup> Voir figure Figure VI.1, Ebenezer Landells, "The Chinese Junk 'Keying'", illustration for *The illustrated London News*, 1 April 1848.

<sup>665</sup> John Miksic, *Singapour et la route de la soie de la mer, 1300–1800*, NUS Press, 2013, p. 120.

<sup>666</sup> Larousse en ligne, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/jonque/44985>, consulté le 20 janvier 2022.

<sup>667</sup> Lv Baoqiang 吕宝强, *Ding Richang yu ziqiang yundong 《丁日昌与自强运动》*, Taobei, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo 中央研究院近代史研究所, 1987, p. 200, Zhang Houquang 张后铨, *Hangyun shihua 《航运史话》*, Beijing, 社会科学文献出版社, 2011, p. 3

Figure VI.1 - Emblème de la ville de Shanghai créé en 1989



Source : The Chinese People's Political Consultative Conference Shanghai Committee, <http://www.shszx.gov.cn/node2/node5368/node5380/node5396/u1ai106356.html>, consulté le 21 janvier 2022

Les bateaux de sable ont été créés sous la dynastie Tang aux alentours du VIII<sup>e</sup> siècle. Ce type de bateau se caractérise par une tête plate, une poupe carrée, un fond plat et une coque large. Par conséquent, il se caractérise par un faible tirant d'eau et rencontre moins de résistance lorsqu'il navigue sur l'eau. Il est donc flexible et facile à passer dans les eaux peu profondes.<sup>668</sup> Les jonques de sable étaient principalement utilisées sur la route de Beiyang<sup>669</sup> (mer du Nord). Entre l'embouchure du fleuve Yangzi à l'embouchure de l'ancien fleuve jaune, il existe une section continue de plages de sable et de crêtes de sable foncé, situées sous l'eau ou émergeant parfois, à de nombreux endroits. Par conséquent, ce type de bateau apparaît spécialement adapté à la traversée de ces endroits dangereux.<sup>670</sup> C'est également la principale raison pour laquelle les bateaux de sables sont parmi les plus utilisés dans les environs de Shanghai pour le commerce, car il s'agit d'une région où se trouvent beaucoup de bancs de sable présents dans la mer.

<sup>668</sup> Wang Guanzhuo 王冠倬, *Zhongguo guchuan tupu (Illustrations des bateaux anciens de Chine)* 《中国古船图谱》, Beijing, Xinzhi sanlian shudian, 2000, p. 98.

<sup>669</sup> Beiyang, le terme est apparu après 1860, suite à la création du poste de ministre des Affaires commerciales de Beiyang. Il désigne à l'origine la partie au nord de la Chine par la mer autour. Cette zone inclue généralement la mer de Bohai, la mer Jaune, et la zone autour de la péninsule coréenne.

<sup>670</sup> Fang Zhufen, Fang Xing, Jian Rui, Hu Tiewen, 方卓芬 方行 简锐 胡铁文 « Shanghai Sha chuan yunshu ye zhong de ziben zhuyi menya » 上海沙船运输业中的资本主义萌芽, *Zhongguo ziben zhuyi de menya* 《中国资本主义的萌芽》, Beijing, Renmin chubanshe, 1985, livre en ligne, <http://economy.guoxue.com/?p=5617>, consulté le 10 janvier 2022.

Sous la dynastie Qing, avant même l'ouverture au commerce international, le port de Shanghai était déjà extrêmement important pour le commerce dans la Chine intérieure. Il était considéré comme la plaque tournante reliant la navigation maritime et fluviale. Sous le règne de l'Empereur Jiaqing (1796-1820) dans les années 1800, un grand penseur et économiste chinois, Bao Shicheng (1775-1855), a écrit un livre intitulé *Haiyun nancao yi* (*La transportation maritime vers le Sud de l'Empire*) dans lequel il a exprimé sa prise de position pour le Caoyun maritime<sup>671</sup> au lieu de fluvial. Dans ce livre, il a décrit la prospérité du port de Shanghai, et la présence de nombreux bateaux de sable dans cette ville à son époque. Ainsi, il écrit donc « les bateaux de sable étaient rassemblés à Shanghai, au nombre de trois mille cinq cents ou six cents, et le plus grand de leurs bateaux portait le versement officiel de trois mille tan/shi, et le plus petit mille cinq cents ou six cent tan/shi. »<sup>672</sup>

Les marchandises expédiées à Shanghai depuis le Nord (Tianjin surtout) étaient principalement des haricots, des gâteaux de haricots, du blé et des produits locaux telles que des poires et des dattes. À l'inverse, les produits expédiés de Shanghai vers le Nord étaient principalement des tissus de soie, du thé, du coton et des tissus de coton. Dans le même temps, le coton et les tissus de coton produits dans la région de Suzhou étaient revendus aux régions de Zhejiang, Fujian et Guangdong via Shanghai. En échange, le sucre, le papier, le thé, le poivre et les fruits de mer produits dans ces régions étaient également revendus dans les différents ports du fleuve Yangzi via Shanghai. Le port de Shanghai était le centre des échanges et de point d'escale pour les commerçants et les voyageurs.<sup>673</sup> Le rôle de Shanghai en tant que centre de transport maritime entre le Nord et le Sud au début de la dynastie Qing était le résultat à la fois de l'évolution du modèle de distribution des marchandises entre les deux pôles (Nord / Sud) et de l'évolution des politiques de la cour Qing en matière de distribution des marchandises. La montée en puissance de Shanghai reposait sur la circulation massive de marchandises par les bateaux de sable régionaux. L'industrie du transport maritime de Shanghai était composée de personnes originaires du

---

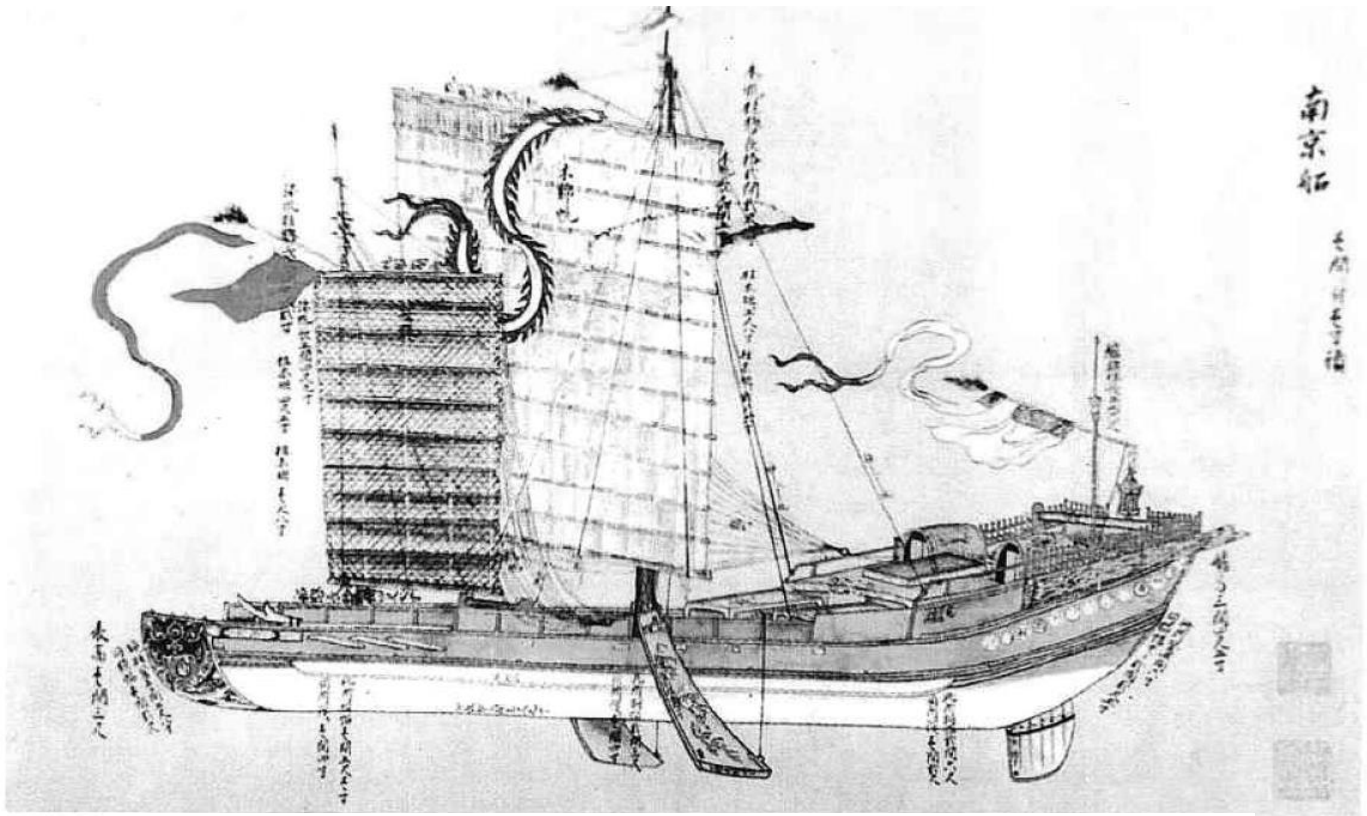
<sup>671</sup> Voir chapitre III.

<sup>672</sup> Bao Shicheng 包世臣, « Quatre sortes d'Anwu : Le Récit du transport maritime vers le Sud » Vol. 1, *Anwu sishong, zhongqu yishao* 《安吴四种. 中衢一勺》卷1 《海运南漕议》, édition gravée en l'année 1888 (14<sup>e</sup> année de l'Empereur Guangxu) 光绪十四年刻本.

<sup>673</sup> *Ibid*

Jangsu, du Zhejiang, du Shangdong et du Fujian, dont les plus puissants étaient originaires de Shanghai et des régions côtières voisines de Chongming et Nantong<sup>674</sup>. Généralement un marchand géant possède souvent à lui seul une dizaine de bateaux de sable. La question de gestion de navires fera l'objet d'étude dans la troisième partie de ce chapitre.

Figure VI - Un exemple de bateau de sable



Source : Wang Guanzhuo, *Zhongguo guchuan tupu (Illustrations des bateaux anciens de Chine)*, Beijing, Xinzhi sanlian shudian, 2000, p. 28.

<sup>674</sup> Fan Jinmin, « The maritime merchants of Shanghai shipping business during the early Qing period », *Historical Research in Anhui*, Nankin, l'Université de Nankin, 2011.

Outre les bateaux de sables, un autre modèle de jonque est également très utilisé par les commerçants chinois pour le commerce dans la zone de l'Asie de l'Est, le « bateau oiseau ». Alors que les bateaux de sables étaient plutôt réservés à la navigation dans les eaux contenant beaucoup de sable comme le fleuve Yangzi, le bateau oiseau est adapté à la navigation en haute mer, notamment pour le commerce avec le Japon. Le nom de ce type de bateau vient des grands yeux d'oiseau peints sur la proue du bateau. Il s'agit du type de bateau le plus utilisé par les commerçants de la région du Zhejiang. Cependant, la plupart des bateaux destinés à naviguer dans les hautes mers ont ces yeux d'oiseau peint sur leur proue<sup>675</sup>. Il est donc assez difficile de bien distinguer quel est leur modèle exact. Comme les similitudes sont assez grandes entre ces trois modèles de bateaux, nous nous concentrerons davantage sur le Fuchuan et le Guangchuan. D'une manière générale, par rapport à ces deux derniers modèles cités, le Niaochuan est plus petite en taille et possède deux rames sur chaque côté du bateau. En l'absence de vent, les l'équipage est capable de faire avancer le bateau à la rame. Cela est généralement plus difficile à réaliser sur des grands navires de haute mer.

Figure VI.3 - L'exemple d'un Niaochuan



Source : [http://www.daishan.gov.cn/art/2017/11/7/art\\_1326436\\_12985979.html](http://www.daishan.gov.cn/art/2017/11/7/art_1326436_12985979.html), site consulté le 20 janvier 2022

<sup>675</sup> Coleman Folkard, *The Sailing Boat: a description of English and foreign boats*, Henry Coleman Folkard, London, 1879.

La flexibilité et la commodité sont les principales clés de succès pour le Niao-chuan. Cependant, pour les voyages en mer sur de longues distances et pour les transports plus importants, deux autres types de bateaux sont privilégiés par les marchands chinois, le Fuchuan et le Guangchuan.

### VI.1.2 Les bateaux Fu (Fuchuan)

Un navire est considéré comme un vaisseau à partir du moment quand celui-ci possède au moins trois mâts, tous gréés en carré<sup>676</sup>. Si l'on considère le Niao-chuan comme un bateau de petite taille, le Fuchuan est, quant à lui, un vrai navire qui être aussi bien utilisé comme un vaisseau de guerre ou bien en tant que navire de commerce. Le Fuchuan correspond à un type de bateau de mer à coque en v (dit aussi fond « pointu »). L'étymologie de son nom vient de la région où il a été fabriqué – le long de la côte du Fujian. Le Fujian est situé sur la côte sud-est de la Chine, avec des montagnes et un littoral long d'environ 3051 kilomètres. Dans la région, les montagnes se chevauchent et quatre systèmes fluviaux les traversent – le fleuve Min, le fleuve Jin, le fleuve Jiulong et le fleuve Ting et qui se jettent dans la mer. Fujian a de nombreux ports en eau profonde, Quanzhou était d'ailleurs le plus grand port de Chine jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle. Ce dernier fut le point de départ de la route maritime de la soie sous la dynastie Song. Toutes ces conditions uniques réunies font que la région soit faite pour la navigation. En plus, le Fujian est riche en produits, tels que le pin, le sapin, le rotin, le palmier, le fer et la laque, qui sont nécessaires à la construction navale. Tous ces produits étaient facilement disponibles ; offrant d'excellentes conditions pour la construction navale.<sup>677</sup> Le plus grand et plus important centre de construction naval chinois du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle, le Fuzhou chuanzheng ju (l'Arsenal de Fuzhou)<sup>678</sup> créé par Zuo Zongtang (1812-1885)<sup>679</sup>, créé en 1864, se trouve justement dans cette région.

---

<sup>676</sup> Hunt Janin, *The India-China Opium Trade in the Nineteenth Century*, North Carolina, McFarland & Company, 1999, p. 9.

<sup>677</sup> Lin Qinyuan 林庆元, *Fujian chuanzheng ju shigao*, 《福建船政局史稿》 Fuzhou, Fujian renmin chubanshe, 1999, p. 1.

<sup>678</sup> David Pong, "Keeping the Foochow Navy Yard Afloat: Government Finance and China's Early Modern Defence Industry, 1866-75", *Modern Asian Studies*, vol. 21, no. 1, Cambridge University Press, 1987.

<sup>679</sup> *Chroniques de l'Histoire de la Dynastie Qing*, Vol. 412, Biographie 199, 《清史稿.卷412.列傳一百九十九》

Dès la dynastie Song, le Fuchuan était connu comme « le meilleur bateau de mer ». <sup>680</sup> Il présentait la particularité que la partie inférieure de sa coque était aussi fine qu'un couteau. En revanche à l'avant cette pointe s'élargissait ; de même la proue du bateau s'élargissait vers l'arrière. Sa conception unique du double gouvernail lui permet d'avancer et de reculer librement dans les eaux. C'est pourquoi il peut être utilisé à la fois comme un navire de transport en mer et un navire de guerre. Le Fu chuan est également connu pour sa technologie des cloisons étanches, il fait partie des premiers navires au monde à utiliser ce type de cloisons. Marco Polo avait aussi mentionné dans ses écrits l'existence de cette technologie chinoise de création des compartiments étanches dans les bateaux. En 1291, le bateau qu'il a pris pour escorter la princesse mongole de la dynastie Yuan-Kukachin en Inde est justement un Fuchuan. <sup>681</sup> Cette technique est utilisée pour séparer les cabines du navire en compartiments distincts, chaque compartiment étant scellé par rapport aux autres. Cette structure permet au navire de continuer à naviguer en toute sécurité, même si un ou deux compartiments sont endommagés pendant le voyage. C'est pourquoi de sa date de création vers le VIII<sup>e</sup> siècle jusqu'au fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les Fuchuan sont considérés comment les bateaux de transport des marchandises par l'excellence en Chine. <sup>682</sup> D'ailleurs, en novembre 2010, l'Unesco a sélectionné « la technologie des cloisons étanche des jonques chinoises » comme faisant partie de l'Héritage Culturel Intangible du Monde. C'est la première fois que l'Unesco nomme un artefact de l'architecture navale comme élément significatif de l'héritage de l'humanité.

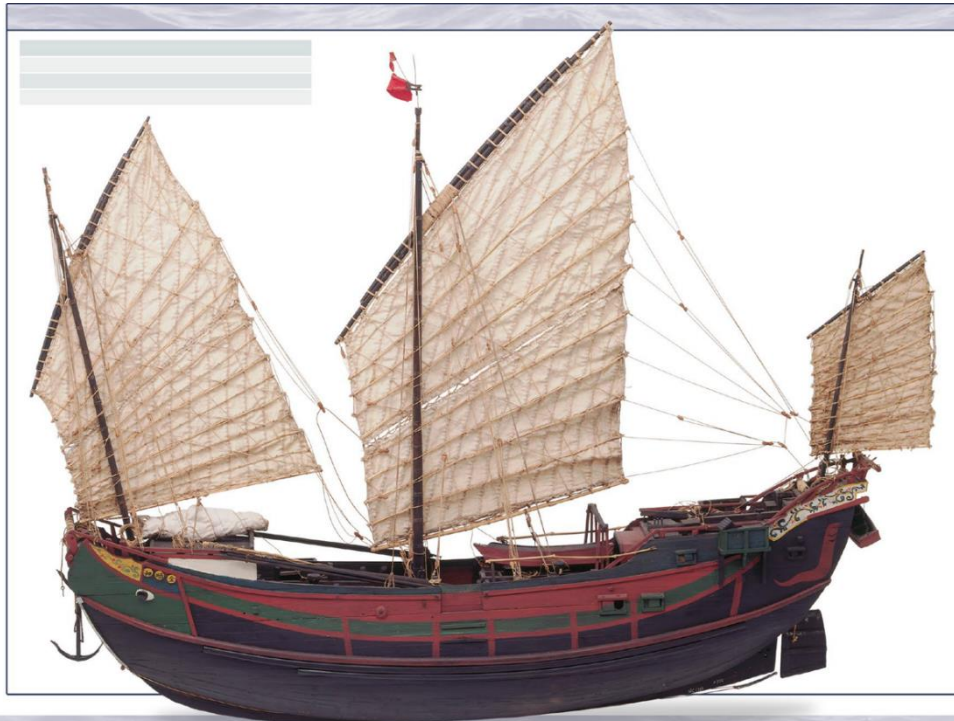
---

<sup>680</sup> Lv Yihao 吕颐浩: *Recueil de Loyauté et de Piété*, Vol. 2, intitulé « Discussion sur les avantages des bateaux et des avirons » ; 《忠穆集》卷2《论舟楫之利》, livre ancien date de la dynastie Song vers 1139, source en ligne, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=213882>, consulté le 20 janvier 2022,

<sup>681</sup> Marco Polo (trad. Pierre de Bergeron, dir. Eugène Müller), « *Le Devisement du monde* », dans Marco Polo et Guillaume de Rubrouck, *Deux voyages en Asie au XIII<sup>e</sup> siècle*, C. Delagrave, coll. « Voyages dans tous les mondes : nouvelle bibliothèque historique et littéraire », 1888, pp. 154-155.

<sup>682</sup> Wang Guanzhuo, *Zhongguo guchuan tupu (Illustrations des bateaux anciens de Chine)*, Beijing, Xinzhi sanlian shudian, 2000, p. 98.

Figure VI.4 - L'exemple d'un Fuchuan I



Source : Gift of Anthony J. Hardy, Hong Kong Maritime Museum, consulté en ligne, le 15 février 2022, <https://artsandculture.google.com/asset/fujian-junk-mid-late-19th-century/TAE3HDG6cH-Nw>

Figure VI.5 - L'exemple de Fuchuan au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle



Source : Brian Lavery, *Ships 5000 years of Maritime Adventure*, National Maritime Museum, London, DK DELHI, 2017, p. 65.



Selon le livre Shanxi zaji Wang zaozhou 《山西杂记·王尧造舟》, déjà sous la dynastie Tang dans les années 750, la taille des Fuchuan est déjà remarquable. La longueur de bateau atteint environ à 60 mètres, sa hauteur fait plus de 15 mètres et sa largeur de la base est de 6 mètres 50. Son mât fait plus de 35 mètres, et le bateau possède 15 compartiments étanches qui peut charger entre 20 000 à 40 000 tans (1000 000 kg à 2 000 000 kg) de marchandises<sup>683</sup>, soit 5 fois supérieur que les Shachuan. Il est à noter que ces écrits datent de dynastie Tang, après de nombreuses années d'évolutions, les Fuchuan évoluent de mieux en mieux. De manière générale, les Fuchuan sont souvent de taille grande, ce qui leur donne un air de richesse et de prestige. C'est la raison pour laquelle qu'ils sont progressivement devenus le principal type de navire utilisé par les ambassadeurs et les navires de guerre de la marine. La flotte que l'eunuque Zheng He a mené pour naviguer dans les mers profondes comme l'océan Atlantique ou l'océan Indien sous la dynastie Ming était principalement constituée par des Fuchuan.

Grâce à sa remarquable stabilité et sa grande capacité de charge, avant son emploi massif dans le commerce pour les voyages de longue distance dans les hautes mers, sous la dynastie Ming, le Fuchuan est principalement utilisé comme un navire de guerre. Le Fuchuan le plus connu du monde est probablement la jonque Keying<sup>684</sup>. Elle est la première jonque chinoise qui a traversé la Pacifique et l'Atlantique pour arriver enfin à Londres en passant par les États-Unis de décembre 1846 en avril 1848<sup>685</sup>. Cependant, pour certain historien, la jonque Keying n'est pas cent pour cent du type Fuchuan. Il s'agit d'un mélange de Fuchuan et de Guangchuan.

---

<sup>683</sup> Compilation de 1808. Wu Chunming 吴春明, *Huan Zhongguo hai chenchuan gudai fanchuan, chuanji yu chuanhuo*, 《环中国海沉船 古代帆船、船技与船货》 Shanxi, Shanxi gaoxiao chubanshe 江西高校出版社, 2003, p. 79.

<sup>684</sup> Voir illustration VI.6 - *La jonque Keying*.

<sup>685</sup> *L'illustration Journal Universel, Tome IX, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, 1847*, Paris, Chez J. Dubouchet et Cie, p. 522.

Figure VI.6 - La jonque Keying



Source: *Painting of the China Trade: The Sze Yuan Tang Collection of Historic Paintings* (2013) cat. 98.

### VI.1.3 Les bateaux de Guang (Guangchuan)

Le Guangchuan est le nom global que l'on donne au type de bateau fabriqué dans les régions autour de Guangzhou appelées Lingnan<sup>686</sup>. Il s'agit d'un modèle de bateaux classique du sud de l'empire chinois, son origine peut remonter jusqu'à l'époque Dong Han (25 ap. J.C.)<sup>687</sup>. À l'œil nu, le Guangchuan ressemble beaucoup à Fuchuan. Ils ont une taille similaire, grand et magnifiquement construit. En plus, Guangchuan possède aussi une coque en v (ou fond pointu). Selon certains historiens, la coque du Guangchuan est encore plus pointue que celui du Fuchuan, qui est, quant à lui, un peu plus arrondi en comparaison du premier. La plus grande différence entre ceux deux types de bateau réside dans les matériaux de construction utilisés par eux. De plus, ensuite la proue du Fuchuan est généralement plus haute et large que pour les Guangchuan. Il est à noter en particulier que le bois utilisé pour la construction des Guangchuan était de meilleure qualité que celui utilisé pour les Fuchuan. Historiquement, les constructeurs de navires utilisaient du bois d'origine locale. Les constructeurs navals qui fabriquaient les navires de Canton utilisaient généralement le bois de châtaignier dit « de fer », qui était abondant dans tout le Lingnan. De fait, il s'agissait d'un bois de construction navale très solide et bien texturé. Ce type de bois n'étant pas disponible dans le Fujian, les constructeurs de Fujian ont dû utiliser, pour fabriquer leurs bateaux, du bois de pin, de cèdre et de camphre, que l'on trouvait partout le long de leur côté. De ce fait, malgré une ressemblance quant à l'apparence extérieure, les Guangchuan sont en effet plus coûteux dans leur construction et plus solide par rapport aux Fuchuan.

Une qualité supérieure et une construction plus coûteuse, tels sont les caractères spécifiques du Guangchuan. De plus, ce type de bateau possède également un gouvernail pourvu de trous ouverts. Ce dispositif consiste à avoir plusieurs rangées de petits trous en

---

<sup>686</sup> Depuis la dynastie Tang vers 627, le Lingnan désigne les régions au sud des cinq collines (Dayu, Qitian, Dupang, Mengzhu et Yueling 大庾、骑田、都庞、萌诸、越岭) du Sud de la Chine. Il comprend les régions suivantes : Guangdong, Guangxi, Hainan, Hong Kong et Macao. Voir The Chinese University of Hong Kong Library on ligne, <https://repository.lib.cuhk.edu.hk/sc/collection/lingnan-book>, consulté le 25 janvier 2022.

<sup>687</sup> Wu Chunming, *Huan Zhongguo hai chenchuan gudai fanchuan, chuanji yu chuanhuo*, 《环中国海沉船古代帆船、船技与船货》 Shanxi, Shanxi gaoxiao chubanshe, 2003, p. 78.

forme de diamant dans le safran<sup>688</sup>. Ainsi l'eau des deux côtés du safran se trouve reliée. Cela permet d'économiser les efforts sans affecter son efficacité. Il est vrai que la durée de vie moyenne du Guangchuan est également supérieure à celle d'un Fuchuan. Cependant ces qualités comportent aussi leurs défauts. Un écrit d'un officier de la marine chinoise de l'époque de la dynastie Ming, Maoyuanyi (1594-1640), résume en deux points les spécificités de Guangchuan par rapport à Fuchuan. Tout d'abord, le « Guangchuan est beaucoup plus solide que le Fuchuan ». Ensuite, le Guangchuan est particulièrement stable dans les mers internes ; en revanche, sa base particulièrement pointue fait qu'il manque de stabilité dans les mers extérieures<sup>689</sup>». En effet, son poids plus lourd dû à l'utilisation de meilleurs matériaux de construction fait que celui-ci est un type de bateaux plutôt adapté aux eaux profondes. C'est la raison pour laquelle on trouve moins ce type de bateau dans les eaux intérieures de la Chine. Toutefois, le Guangchuan fait partie de l'un des quatre types classiques de navire chinois ancien.

Revenant sur la jonque Keying. À partir des illustrations et des descriptions de ce bateau dans les archives que nous possédons aujourd'hui, on sait précisément que ce bateau a été fabriqué à Canton, entièrement avec du bois précieux, le teck<sup>691</sup>. Dans l'Empire chinois, la loi interdisait les ventes de bateaux chinois aux étrangers. Cependant, des hommes d'affaires Anglais réussirent à acheter secrètement le Keying. Ainsi, quatre Britanniques, dont Charles Alfred Kellett (1818-1869), T. A. Lane, Edward Revette et Lapraik devinrent les propriétaires de ce bateau dans les années 1846, et ils créèrent un mythe autour de ce bateau. Le départ de ce navire depuis la Chine était un évènement spécial. « Quand ils mirent à la voile le 6 décembre 1846, avec un équipage de 30 Chinois et de 12 Anglais, ils furent escortés par une flottille de barques et de petits bâtiments. Tous les habitants de la ville voulaient voir la première jonque qui entreprenait un voyage en Europe. »<sup>692</sup> Lorsque

---

<sup>688</sup> Le safran est une partie du gouvernail d'un navire, constitué d'un plan vertical pouvant pivoter afin de dévier le flux d'eau sous la coque pour changer la direction du navire. Son effet est accru pour un navire à hélice car le flux d'eau est accéléré dans le voisinage du safran.

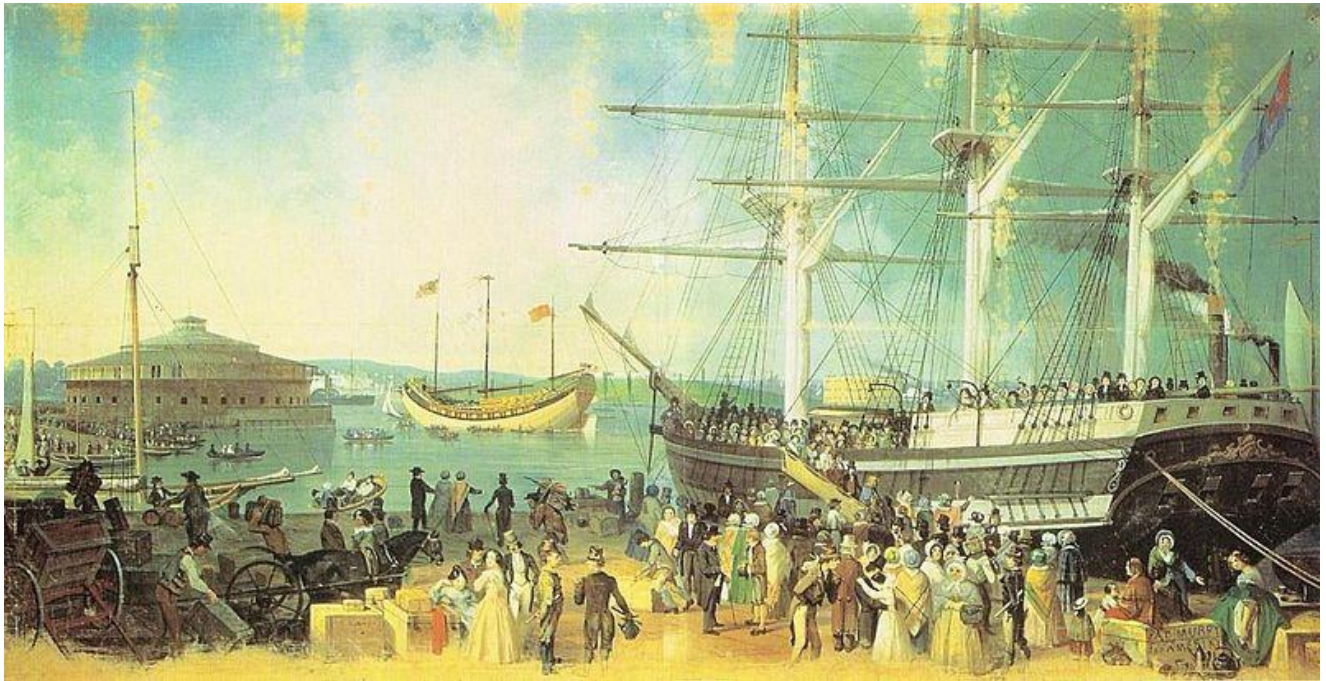
<sup>689</sup> *Ibid*, note 675, p.79.

<sup>691</sup> *Description of the Chinese Junk « Keying »*, Forth Edition, Printed for the proprietors of the Junk, and sold only on board, London, 1848, p.11.

<sup>692</sup> *L'Illustration, Journal Universel*, archive disponible en ligne, consulté le 01 février 2022. <https://picclick.fr/La-jonque-Chinoise-le-Keying-%C3%A0-Canton-Chine-224543223677.html?refresh=1#&gid=1&pid=1>

ce bateau arriva au port de New York, le 9 juillet 1847, le capitaine et, en même temps, homme d'affaires, Kellett fit de ce bateau un musée sur l'eau.<sup>693</sup> Les chinoiseries venant de l'Empire du milieu y étaient exposées. Chaque jour, des milliers de personnes vinrent les visiter.<sup>694</sup> Après un long séjour passé aux États-Unis, Keying ne repartit pour se rendre à Londres qu'en mars 1843.

Figure VI. 7 – “The Bay and Harbor of New York” by Samuel Wauth (1814-1885)



Source: Samuel Wauth, depicting the Junk Keying moored in New York Harbor in 1847, Museum of the City of New York.

Il est facile de penser que le Keying est un Fuchuan, car il possède presque les mêmes caractéristiques et, en fait, l'apparence de ce dernier. Cependant, le fait que ce navire soit fabriqué à Canton et avec des matériaux nobles, font bien de lui un Guangchuan au sens large du terme. Au moment de son exposition à New York, afin de présenter ce bateau venu de l'Orient mythique aux visiteurs occidentaux, un petit livret descriptif du navire a été produit et vendu à son bord. Dans ce livret, les caractéristiques de Keying sont détaillées

<sup>693</sup> Voir illustration VI.7.

<sup>694</sup> *Ibid* Lv Yihao 吕颐浩: *Recueil de Loyauté et de Piété*, Vol. 2, intitulé « Discussion sur les avantages des bateaux et des avirons » ; 《忠穆集》卷2《论舟楫之利》, livre ancien date de la dynastie Song vers 1139, source en ligne, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=213882>, consulté le 20 janvier 2022, p.7.

de manière très précises. Globalement, Keying est un grand navire qui a une capacité de charge d'environ mille tonnes. « Sa longueur extrême est de cent soixante pieds<sup>695</sup>, sa largeur du travers, vingt-cinq pieds et demi ; sa profondeur de la cale, douze pieds ; la hauteur de sa poupe par rapport à l'eau, trente-huit pieds ; la hauteur de sa proue, trente pieds». Selon l'auteur de ce livret, entre une jonque chinoise et un bateau européen, « tout est différent : le mode de construction, l'absence de quille, beaupré et haubans, les matériaux employés, le mât, la voile, la vergue, le gouvernail, le compas, l'ancre, sont tous dissemblables. »<sup>696</sup>

Examinons la figure ci-dessus, représentant la baie et le port de New York peints par Samuel Wauth. L'on observe la présence de la jonque Keying à côté d'un grand navire occidental. Dans ce tableau, il est facile de remarquer que le navire occidental, en réalité un steamer, possède beaucoup plus de voile par rapport au navire chinois qui, lui, ne comporte que trois grandes voiles. De plus, sur le navire occidental, il existe nombreux haubans servant à soutenir le mât dans le sens longitudinal et transversal, ce qui facilite les manipulations pour descendre ou de remonter les voiles en fonction du vent ; alors que sur le navire chinois, il n'y a que trois mâts verticaux qui ne peuvent porter que trois grands voiliers, dont la manipulation des voiles nécessite les efforts de plusieurs personnes en même temps. Ce qui n'est pas du tout pratique, et exige des conditions météorologiques beaucoup plus strictes. Le fait que Keying ait trois mâts est déjà considéré comme une exception. En effet, le gouvernement de la dynastie Qing adopte une politique maritime très réglementée, il y avait des réglementations strictes sur la taille et la charge des navires, ainsi que sur les marins, les fournitures et les forces armées. Les restrictions imposées par le gouvernement à l'industrie maritime se reflétaient tout d'abord dans la construction et l'équipement des navires.

Sous la gouvernance de l'Empereur Kangxi, plusieurs édits impériaux ont interdit la construction des grands navires en Chine. Par exemple, en 1684 est stipulé une loi qui dit que quiconque construisait un bateau supérieur à double mât de 500 tan sera condamné à

---

<sup>695</sup> Un pied = 30,48 cm

<sup>696</sup> Lv Yihao 吕颐浩: *Recueil de Loyauté et de Piété*, Vol. 2, intitulé « Discussion sur les avantages des bateaux et des avirons » ; 《忠穆集》卷2《论舟楫之利》, livre ancien date de la dynastie Song vers 1139, source en ligne, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=213882>, consulté le 20 janvier 2022, p. 12.

l'envoi à la frontière, quel que soit son statut social<sup>697</sup>. En 1703, sous gouvernance de l'Empereur Kangxi, une loi impose que seuls les navires marchands à deux mâts, d'une longueur maximale de 5,76 mètres, étaient autorisés à être construits. Cette loi a été généralement respectée partout en Chine. Depuis lors, bien que, plus tard, les marchands aient dû acquiescer à la construction de navires plus grands pour faciliter la navigation, pourtant cette restriction n'a jamais été supprimée en droit.<sup>698</sup> Compte tenu de cette même restriction, dans la pratique, les constructeurs de navires n'ont pas osé trop innover les modèles de navires. Entre 1760 à 1835, la cour des Qing a émis diverses restrictions afin de limiter l'interaction chinoise avec les étrangers, avec pour but d'empêcher les Chinois à commercer avec ces mêmes étrangers, ce qui a sérieusement entravé le développement de l'industrie maritime chinoise. Les navires sont extrêmement surveillés et contrôlés par les autorités locales aussi. Par exemple, à Canton, chaque bateau est enregistré dans un registre officiel, quel que soit sa taille. En 1833, le nombre total de bateaux sur le fleuve, à côté de la ville de Canton, était de 8400, dont une grande majorité étaient des tankeâ (bateau en d'œuf<sup>699</sup>). Tous les bateaux transportant les mêmes types de marchandises sont amarrés ensemble en gradins, à un certain endroit situé sur les rivières et qui leur est attribué par les magistrats locaux. Par suite, des surveillants et autres officiers sont nommés et placés de nuit comme de jour afin de faire respecter la régularité et la conformité aux ordres des gouverneurs.<sup>700</sup> Ainsi les navires chinois ont peu évolué depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, contrairement aux pays occidentaux, qui étaient en compétition permanente dans l'innovation et l'amélioration de leur navires<sup>701</sup>.

Par conséquent, malgré toutes les qualités que présentent les jonques chinoises et bien que leur utilisation soit populaire en Asie, la vérité à laquelle il faut faire face est qu'elles sont de plus en plus remplacées par les navires de commerce européens. Il est vrai

---

<sup>697</sup> Jiang Ming 姜鸣, *Zhongguo jindai haijun xingshuai shi* 《龙骑飘扬的舰队：中国近代海军兴衰史》, Beijing, Sanlian shudian 三联书店, 2014, p. 15.

<sup>698</sup> Fan Baichuan, *Rise of China's shipping industry*, Beijing, The Selected Works of Cass, 2007, p. 21.

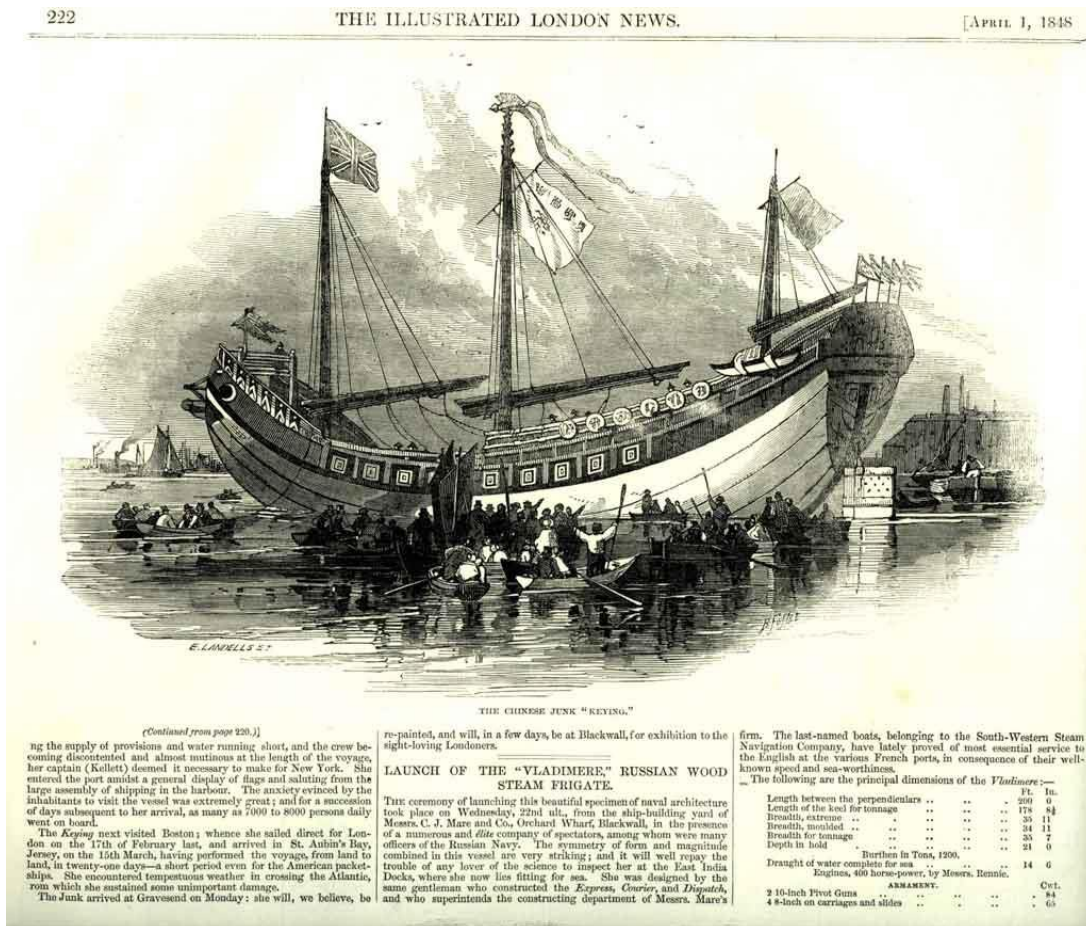
<sup>699</sup> Un type de bateau chinois de taille petite qui sert à la traversé de rivière. Voir Henry Coleman Folkard, *The Sailing Boat: a description of English and Foreign Boats, their varieties of rig, and practical directions for sailing, etc.*, London, Longman and Roberts, 1868, p. 196.

<sup>700</sup> *Ibid*, p. 183.

<sup>701</sup> Voir G. Trogneux, *Histoire des Navires Des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, Saint-Malo, édition l'Ancre de Marine, 2001.

que Keying a survécu aux voyages de longue distance de la Chine aux États-Unis, ensuite des États-Unis à Londres, mais fortement abîmé après ces voyages, en 1855 le navire Keying a été démoli. Il a ainsi disparu de la vision collective. Les navires européens qui possèdent de caractéristiques bien différentes, et qui ont suivi la tendance d'industrialisation, sont devenus de plus en plus moderne, et finis par envahir les mers asiatiques.

Figure VI. 8 - Comparaison de la taille de « Keying » avec les autres bateaux



Source : Ebenezer Landells, "The Chinese Junk 'Keying'", illustration for *The illustrated London News*, 1 April 1848.



## **VI.2 LES BATEAUX EUROPEENS : LES BATEAUX À DEUX VOILES, À TROIS VOILES, LES GONGCHUAN AINSI QUE LES FEIJIAN CHUAN.**

Dans la partie précédente, sont présentés les trois principaux navires circulés dans les environs de Shanghai pour le commerce. Il y existe donc les bateaux de sables, principalement utilisés pour les transports des marchandises vers la Chine du nord, le Niuchuan pour les voyages à l'Est ainsi que les Fuchuan et les Guangchuan pour les commerces vers le Sud de la Chine. Ces navires à voile, de type archaïque ont montré de plus en plus de faiblesses devant les navires européens. Dans cette partie, les différents principaux modèles de bateaux de commerce utilisés par les commerçants européens seront expliqués. Ceci permettra de faire une analyse du retard matériel des Chinois de cette époque par rapport aux Occidentaux.

### **VI.2.1 Les premières influences occidentale dans la construction navale chinoise**

L'Occident du XIX<sup>e</sup> siècle est marqué par l'accélération de la révolution industrielle amorcée à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. En 1971, Claude Fohlen a présenté, dans son livre *Qu'est-ce que la révolution industrielle*, une synthèse critique de toutes les explications qui ont été proposées et de sa propre théorie sur ce qu'est cette révolution.<sup>702</sup> Selon lui, quatre causes principales ont mené la révolution industrielle en Occident (notamment en Angleterre en premier). Pour Claude Fohlen, la première cause est celle de la multiplication des inventions dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, dont l'invention de la machine à vapeur par James Watt en 1769 pour ce qui concerne le domaine maritime ; la deuxième cause tient à la rapide application de ses inventions dans l'industrie qu'il appelle du « passage de l'invention à l'innovation technique ». Troisièmement, il souligne l'importance du rôle des entrepreneurs, que l'économiste Schumpeter considère comme les personnages clés de la révolution industrielle ; enfin, la dernière cause consiste à la naissance des grandes sociétés de consommation, font que les demandes commerciales sont devenues très importantes et qui ont incité les gens vers la production de masse et de la progression rapide. Tout cela s'inscrit

---

<sup>702</sup> Claude Fohlen, *Qu'est-ce que la révolution industrielle ?* Paris, Robert Laffont, 1971.

dans le contexte colonial et de la première mondialisation du commerce avec l'existence des colonies.

### **Un bateau de « culture mixte », le lorcha**

En Chine, les bateaux européens étaient réputés pour être grands et beaucoup plus solides en comparaison bateaux chinois. Prenant l'exemple des navires appartenant à la Compagnie des Indes Orientales (the East India Company). Pour la navigation maritime, la compagnie construit leurs propres vaisseaux. En 1610, ils avaient déjà construit un large navire avec une capacité de charge de 1300 tonnes, le *Trades Increase*, spécialement dédié au commerce en Asie<sup>703</sup>. Comparé aux petits bateaux de commerce chinois naviguant dans les mers de Chine, ce bateau apparaît comme un géant. Vers 1840, les navires à vapeur ne tiennent encore qu'un rôle auxiliaire dans les flottes occidentales : il s'agit de faciliter la manœuvre des vaisseaux à l'entrée ou à la sortie des ports ou par calme plat.<sup>704</sup> Ce n'est qu'après 1850 que les steamers ont commencé à être majoritairement employés dans les flottes marchandes. Avant cette date, la construction navale chinoise avait en fait déjà été influencée par les navires occidentaux depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, et en empruntant la méthode occidentale, les Chinois ont créé un type de bateau combinant les atouts de l'Orient et l'Occident, le lorcha.

Le lorcha est un type de bateau à voile. Dès la dynastie Ming, les Portugais ayant obtenu le droit de séjour à Macao, utilisaient des voiliers chinois pour effectuer des échanges régionaux entre la Chine et l'Asie du Sud-Est. Cependant, les Portugais trouvaient que la coque du voilier chinois était mince, non flexible, et qu'il n'était pas aussi capable de résister au vent, aux vagues et aux attaques de pirates que le voilier de style occidental. Mais les voiliers de style occidental ont aussi le problème d'être chers et de nécessiter un grand nombre de marins qualifiés pour faire fonctionner le gréement. Par conséquent, les Portugais ont combiné le voilier de style chinois avec la coque du bateau de style occidental,

---

<sup>703</sup> Brian Lavery, *Ships 5000 years of Maritime Adventure*, National Maritime Museum, London, DK DELHI, 2017, p. 91.

<sup>704</sup> Philippe Masson, Michèle Battesti, *La Révolution Maritime du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Charles Lavauzelle, 1987, p. 12.

qui est plus fluide pour naviguer dans l'eau<sup>705</sup>. Ainsi un nouveau type de bateau a été inventé. Les Chinois l'appellent le vieux bateau à écluses 老闸船. Le mot « lorcha vient des comptoirs portugais à Macao », il a été donné par les Portugais pour désigner ce type de voilier rapide employé surtout dans les eaux aux alentours de Macao.

Depuis son invention à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les lorchas sont très utilisés en Chine. Ils sont à la fois adaptés pour le commerce et aussi utilisés comme les navires d'escorte équipés de canon pour lutter contre les pirates.<sup>706</sup> Compte tenu des nombreuses restrictions sur l'industrie navale en Chine, beaucoup de lorchas construits à Macao par des Chinois portent des drapeaux étrangers pour pouvoir naviguer librement. Leurs capacités de charges varient entre 40 tonnes à plus de 150 tonnes, les plus grands peuvent disposer jusqu'à 20 canons. En 1855, le port de Macao possédait au total 3 steamers jaugeant environ 360 tonneaux ; 11 navires jaugeant environ 2750 tonneaux et 172 lorchas jaugeant environ 10320 tonneaux et de 1032 canon en comptant la moyenne de 60 tonneaux et 6 canons par lorcha.<sup>707</sup> Après la Première guerre de l'opium en 1842, les lorchas ne se limitent plus qu'à Macao et à Hong Kong. Ils ont remontés vers le nord, ils apparaissent en abondance à Amoy, Ningbo, Shanghai et même dans la Chine de l'intérieur, à Hankou. Dans les registres de la douane impériale, on peut trouver leur présence sur tous les ports chinois.<sup>708</sup> Par leur petite taille et une manipulation facile, les lorchas naviguaient entre les différents ports internes chinois pour transporter rapidement les marchandises. Cependant, leurs trafics sont extrêmement contrôlés par les douanes chinoises, chaque bateau est numéroté, et il faut avoir une licence pour leur exercice.<sup>709</sup> D'ailleurs, c'est à l'arrestation de douze hommes chinois accusés du crime de piraterie à bord du lorcha Arrow,

---

<sup>705</sup> Voir la différence du corps de bateau entre la Figure VI.9 et Figure VI.10.

<sup>706</sup> Antonio M. Jorge da Silva, traduit par Ye Haonan, 叶浩男译 *Kuayue wenhua yu shikong de puya ren: aomen puyi de yanhua* 《跨越文化与时空的葡亚人：澳门葡裔的演化》，Hong Kong, Zhonghua shuju 中华书局, 2019, p. 100.

<sup>707</sup> Publiées par le Département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Annales du Commerce extérieur Chine et Indo-Chine, Faits commerciaux*, Février 1855 à Juillet 1867, Paris, Librairie Administrative de Paul Dupont, 1868, p. 31.

<sup>708</sup> *Accounts and Papers, Thirty-seven volumes, China*, Parliament, House of Commons, Great Britain, 1847, pp. 1, 26, 29-33, 100-103.

<sup>709</sup> *China, Imperial Maritime Customs. Reports on Trade at the Treaty Ports, for the year 1878*, published by order of The Inspector General of Customs, Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General, 1879, p. 131.

qui portait le drapeau anglais avec une licence expirée depuis un mois, en octobre 1856, que les Anglais et les Français ont eu le prétexte de mener la deuxième guerre d'opium contre la Chine.<sup>710</sup>

Si l'on considère que les lorchas soient un produit sino-portugais, un autre type de voile entièrement européen a joué un grand rôle dans le commerce maritime en Chine voir dans le monde entier – le *clipper*.

Figure VI.9 - **Modèle de jonque Lorcha**



Source : Boat from the eastern seas of China, painted on silk by an unknown artist, 19th century.  
Genoa Pegli, Civico Museo Navale (Boat Museum) (Photo by DeAgostini/Getty Images)

---

<sup>710</sup> William Beach Lawrence, *Commentaire sur les éléments du droit international*, Volume 1, Leipzig, F. A. Brockhaus, 1868, p. 131.

Figure VI.10 - Modèle de Niochuan



Source : UNITED KINGDOM - Rigged model of a Chinese Junk (Lorcha) (Photo by Science & Society Picture Library/SSPL/Getty Image)

### VI.2.2 Les clipper européens : les ciseaux de la mer.

Le *clipper*, proprement dit est un type de voilier né aux États-Unis vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Il s'agit d'un bateau à voile à trois mâts ou plus, caractérisé par un gréement variable réparti sur trois mâts ou plus au grées carrés. Sa capacité à transporter rapidement une cargaison commerciale en mer lui donne son nom « *clipper* » qui signifie en anglais « filer à vive allure ». Les Chinois, voyant son mâât de beaupré et son ombre se refléter sur l'eau comme une paire de ciseaux, le nommant ainsi « Feijian chuan », signifiant « navire-ciseau volant ». Avant l'apparition des *clippers* et au temps des compagnies des indes orientales, les Anglais et les Hollandais, qui étaient les acteurs majeurs des commerces maritimes en Asie, employaient des modèles spécifiques de navires pour le transport et le commerce sur la mer.

Par exemple, au XVIII<sup>e</sup> siècle, les flottes des marchands européens se composent principalement de *British cargo ships*, de *Fluyts*, de *Baltic timber ships*, de *East Indiamen*, de *Slavers*, et de *British hoys*.<sup>711</sup> Parmi les modèles sus-mentionnés, une majorité d'entre eux présentent un caractère similaire, à savoir qu'ils possèdent presque tous un mât de beaupré très long. De même que les Occidentaux désignent en général les voiliers chinois sous le terme de « jonques », les Chinois appellent, de manière tout aussi générale, les navires occidentaux *Yangchuan*, ce qui signifie « navire étranger ». De façon plus spécifique, ils appellent tous les navires étrangers dotés d'un long mât de beaupré de *Feijian chuan*, que l'on traduit aujourd'hui par le terme *clipper*. Il se peut donc que, dans la littérature chinoise, le terme *Feijian chuan* apparaisse avant même de l'invention des *clippers*. Par ailleurs, l'origine du nom *clipper* n'est pas très claire, le premier modèle de navire portant ce nom étant probablement un corsaire rapide construit à Baltimore en 1812<sup>712</sup>. Ce dernier, conçu pour la Guerre anglo-américaine de 1812<sup>713</sup>, était nommé « Chasseur ». Par sa rapidité et sa petite taille, il naviguait avec une grande souplesse en mer. Il a capturé ainsi 18 navires anglais.<sup>714</sup> Donc, les *clippers* sont considérés comme ayant une origine américaine. Il est à noter qu'avant l'ouverture des autres ports chinois au commerce étranger, les jonques chinoises constituaient l'essentiel des navires utilisés pour la navigation et le transport maritime sur les côtes chinoises, les navires occidentaux n'occupant pas encore une place prépondérante. Ce qui constituait une raison de plus pour que les Chinois entretiennent la confusion dans la dénomination des différents types de navires venant de l'Occident.

---

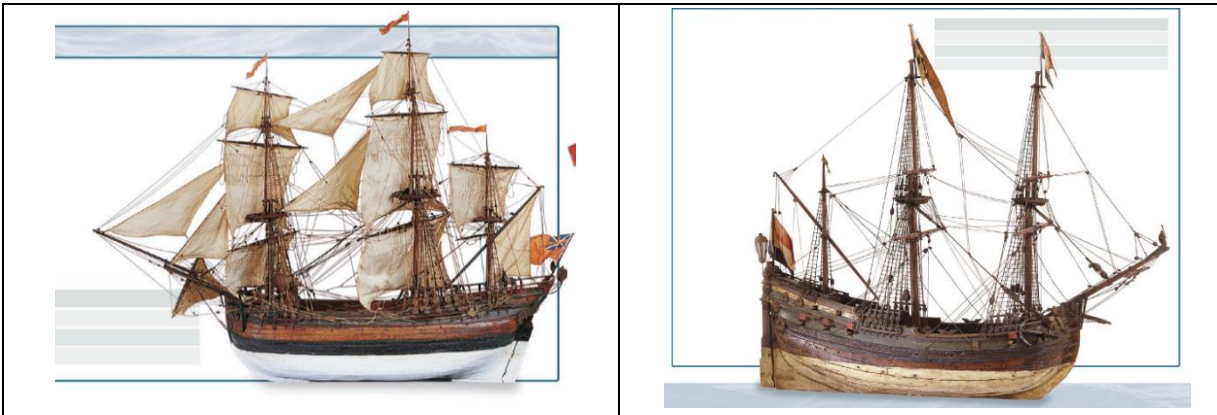
<sup>711</sup> Brian Lavery, *Ships 5000 years of Maritime Adventure*, National Maritime Museum, London, DK DELHI, 2017.

<sup>712</sup> Arthur Harmilton Clark, *The Clipper Ship Era; An Epitome of Famous American and British Clipper Ships, Their Owners, Builders, Commanders, and Crews, 1843-1869*, G.P. Putnam's Sons, New York and London, The Knickerbocker Dress, 1911, p. 58.

<sup>713</sup> Warren H. Goodman, *The Origins of the War of 1812A Critical Examination of Historical*, Duke University, 1941, p. 119.

<sup>714</sup> Brian Lavery, *Ships 5000 years of Maritime Adventure*, National Maritime Museum, London, DK DELHI, 2017, p. 230.

Figure VI.11 et 12 - *British cargo ship et Fluyts*



Source: Brian Lavery, *Ships 5000 years of Maritime Adventure*, National Maritime Museum, London, DK DELHI, 2017

### VI.2.3 Les navires fast sailing, les premiers *clippers* : les *schooners* et les *baltimores*

À partir de l'abolition du monopole de commerce de l'*EIC* en Chine en 1813, ainsi que l'apparition des grandes maisons de commerce américaines au début des années 1820, le vent de « libre commerce » a amené massivement les navires américains sur les côtes chinoises. Ces navires, beaucoup plus modernes et rapides que leurs archaïques navires, impressionnent beaucoup les Chinois. Le *Feijian chuan* est devenu un terme spécifique pour désigner tous les voiliers munis de longs mâts de beaupré. L'avantage du clipper était qu'il combinait les forces de presque tous les voiliers marchands les plus avancés de son époque. Il est relativement long et étroit en taille, avec une coque peu profonde et un faible tirant d'eau. Mais il possède un système de voile très avancé, qui lui permet de naviguer au vent et au portant.<sup>715</sup> Les Anglais et les Américains ont lancé une compétition dans la construction de clipper pour le commerce en Asie. Il est vrai que ce sont des Américains qui ont inventé le modèle de clipper, avec le « clipper de Baltimore ». Toutefois, ce sont les Anglais qui les ont employés les premiers dans le commerce. Déjà en 1831, pour le commerce de l'opium en Chine, les Anglais ont employé trois *schooners*, qui reprennent les mêmes caractéristiques des *clippers* de Baltimore, au sein de la flotte marchande

<sup>715</sup> *Xiandai jianchuan*, numéro 08A, 2011, Zhongguo chuanbo xinxi zhongxin. Le voilier est au portant quand le vent vient de l'arrière, donc le portant regroupe les allures de travers à vent arrière. Le voilier est au près quand le voilier remonte au vent, donc le près regroupe les allures de travers à vent debout.

anglaise, à savoir les trois navires Jamesina, Lord Amherst, et Sylph.<sup>716</sup> D'ailleurs, c'est sur le Lord Amherst que Lindsay a fait sa « découverte du port de Shanghai ».

En plus des caractéristiques des Baltimore *clippers*, la particularité de la première génération de clipper sont qu'ils sont petites de taille, ce qui leur permet de naviguer rapidement en mer. Ils sont capables de faire des allés et retours rapides entre les colonies anglaises en Inde (notamment Bombay, Patna et Bénarès dans la présidence du Bengale<sup>717</sup>), et Canton. Par exemple, le célèbre *schooner* Jamesina, possédant une charge de 382 tonnes, a fait en lui seul un profit de 330 000 livres sterling en 1833 dans le commerce de l'opium en Chine.<sup>718</sup> Dans une société mercantile, les commerçants ont vite compris que le gain du temps est égal au gain de l'argent. Ainsi les *clippers* de la première génération, utilisés pour le commerce d'opium, sont principalement construits pour la vitesse, et non pour sa capacité de charge. Généralement, ils ont une longueur de 54 à 114 pieds, petit et rapide pour faire des trajets de courtes distances en Asie.

Une fois les caisses d'opium arrivent proche des ports chinois, les navires sont immédiatement déchargés, les marchandises sont transférées dans les énormes pontons de stockage ancrés dans les ports de commerce. Autrefois, avant la signature du traité de Tianjin en 1858, le commerce de l'opium fut encore strictement interdit, les navires transportant de l'opium n'étant pas autorisés à entrer dans les ports chinois, ils ne peuvent être stockés sur les pontons. Ces bâtiments constituent une zone grise où les autorités chinoises n'ont aucune mainmise dessus. Avant l'ouverture de Shanghai en 1843, ces pontons de stockage étaient principalement stationnés à Macao, puis à Wampoa à Canton.<sup>719</sup> À partir de 1844, date à laquelle l'embouchure du fleuve Wusong est devenue le nouveau centre de stationnement des pontons d'opium, presque tous les voyageurs passant par le port de Shanghai en parlent dans leur récit de voyage. Ci-dessous se trouve un extrait

---

<sup>716</sup> Arthur Hamilton Clark, *The Clipper Ship Era; An Epitome of Famous American and British Clipper Ships, Their Owners, Builders, Commanders, and Crews, 1843-1869*, G.P. Putnam's Sons, New York and London, The Knickerbocker Dress, 1911, p. 58.

<sup>717</sup> *Bulletin consulaire français : Recueil des rapports commerciaux adressés au ministre des Affaires étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de France à l'étrangers*. Volume 5, 1881, Imprimerie nationale, p. 1093.

<sup>718</sup> Basil Lubbock, *The China Clippers*, Bremen, Maritime Press, 2015, p. 23.

<sup>719</sup> Voir Figure VI.13.



d'un récit de voyage de Jules-Sébastien-César Dumont d'Urville (1790-1840)<sup>721</sup>. Il y écrit qu'il était passé en Chine au cours de ses voyages autour du monde.

« Le Bengale construit exprès des navires pour cette espèce de traite (le commerce d'opium). Fins et voiliers, bien équipés et bien armés, ils marchent à contre-mousson, et viennent mouiller à Lintin<sup>722</sup>. Là les barques des contrebandiers les rejoignent ; légères, quoique très longues, elles n'ont point de voiles, mais elles volent sur l'eau avec leurs vingt rameurs de chaque bord. Les armateurs anglais ne vendent à ces hommes qu'au comptant. Dès que la facture est soldée, ils chargent l'opium, le retirent des caisses et le vident dans des sacs, afin de le mieux cacher. Quand le chargement est fait, ces barques, montées de cinquante hommes, remontent le courant plus rapide, cherchent à éviter la croisière des jonques impériales, se défendent contre elles, au besoin, avec des pierres et des piques, et vont débarquer leur cargaison dans des anses isolés, quelquefois même à Canton. Une fois à terre, on réduit l'opium en poudre, et on l'enferme dans de petits vases d'un facile transport ; le plus communément on en fait des boules qui se cachent dans les habits et dans les manches. »<sup>723</sup>

Dans cet extrait, l'auteur a aussi fait mention d'un navire de ponton de stockage<sup>724</sup>. En effet, ce type de navire a été inventé par les Européens, spécialement pour le commerce de l'opium en Chine. Avant l'ouverture de Shanghai, Macao, Canton et Lintin sont leurs principaux lieux de stationnement. Cependant, Shanghai les a très rapidement supplantés et est devenu ainsi le plus grand port de stationnement des pontons de stockage. L'embouchure du Woosung est donc le point choisi par les Anglais et les Américains pour le mouillage de la station d'opium qui doit approvisionner Shanghai. Vers 1843, il y avait

---

<sup>721</sup> Jacques Guillon, *Dumont d'Urville 1790-1842 : la Vénus de Milo, les épaves de la Pérouse, l'Antarctique et la Terre Adélie*, Paris, Éditions France empire, 1986 ; Yves Jacob, *Dumont d'Urville : le dernier grand marin de découvertes*, Grenoble, Glénat, 1995.

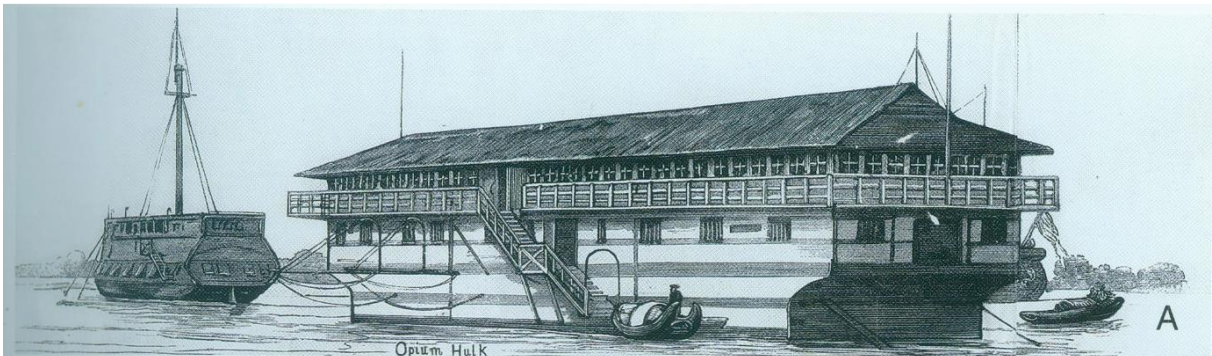
<sup>722</sup> Le Lintin est en effet la zone située au milieu de la baie du Shenzhen et à la bouche du Canton.

<sup>723</sup> Dumont D'Urville, *Voyage autour du monde*, nouvelle édition, tome premier, Paris, Furne et Cie, éditeurs, 1848, pp. 324-325.

<sup>724</sup> Voir Figure VI.13 : exemple de ponton d'opium au port de Whampoa.

au total entre 35 à 40 pontons de stockage stationnés dans les différents ports de traités ouverts aux commerces étrangers en Chine. Parmi ce nombre, 5 sont stationnés à l'embouchure du Wusong. Sur ces 5 pontons, entre 1500 à 4500 caisses d'opium sont stockées toute l'année. En 1851, le nombre de pontons de stockage à Shanghai atteint le nombre de 11. Ce qui reflète l'importance de ce type de commerce à Shanghai.<sup>725</sup> Étant donné que le commerce de l'opium est une affaire dont les risques sont très nombreuses, c'est pourquoi de manière générale, malgré la petite taille, « les *clippers* à opium étaient dotés d'équipages deux fois plus nombreux que ceux requis pour la navigation, tandis que les canons, les coutelas et les mousquets étaient à portée de main en cas d'urgence, et les capitaines étaient des hommes peu troublés par leur conscience, des hommes » déterminés à combattre l'opium à tout prix ». <sup>726</sup>

Figure VI.13 - Exemple de ponton d'opium ancré au port de Whampoa



Source : The Opium Museum, Dongguan, Chine, [https://artsandculture.google.com/asset/opium-pontoon-unknown/sAHvVqB\\_FCayJA?hl=zh-cn](https://artsandculture.google.com/asset/opium-pontoon-unknown/sAHvVqB_FCayJA?hl=zh-cn)

Après les *clippers* d'opium, à partir des années 1843, une seconde génération de *clipper* apparaît. Ces derniers sont souvent plus grands, avec plus de mâts et une vitesse aussi remarquable même en voyage long mer. En effet, l'on distingue trois types de clipper en fonction de leur utilité : les *clippers* d'opium, principalement employés durant la période de 1830 à 1850 ; les *clippers* américains pour le commerce du thé parus en 1846 et qui prend

<sup>725</sup> Su Zhilang, 《中国毒品史》 L'histoire de la drogue en Chine, Beijing, Beijing Book Co. Inc, 2017.

<sup>726</sup> *Ibid.*

la fin de prospérité vers 1860 ; enfin les *clippers* anglais pour le commerce du thé ont été grandement utilisés pendant la période de 1850 à 1875<sup>727</sup>.

#### VI.2.4. La deuxième génération de *clippers*

Les *clippers* d'opium ne sont pas une exclusivité anglaise, toutes les nations impliquées dans ce commerce possèdent leur propre clipper. Les Américains, les vrais révolutionnaires des voiliers rapides, se sont lancés dans cette compétition de commerce maritime après avoir vu les énormes profits que les Anglais ont réalisés avec leurs *clippers*. À part le commerce traditionnel, les Américains commencent même à vendre leurs navires aux Chinois. À savoir que, avant 1843, les navires occidentaux sont généralement utilisés que par des Occidentaux, les Chinois n'ayant généralement pas le moyen d'en posséder un par eux-mêmes. Tout d'abord, le coût de construction est très élevé, c'est un réel produit de luxe que tous les commerçants chinois ne peuvent pas s'offrir ; ensuite c'est un outil de navigation qui rapporte beaucoup de gain économique aux commerçants étrangers. Cependant, il existe des exceptions. Le premier Chinois à posséder un clipper américain est le marchand chinois le plus riche du XIX<sup>e</sup> siècle, Wu Bingjian (1769-1843), appelé aussi Howqua<sup>728</sup>. En tant que l'homme le plus riche du monde de son époque, il entretenait une relation très amicale avec tous les marchands et surtout les Américains. Wu Bingjian est quelqu'un de particulièrement intelligent, il sait que sous un régime impérial, sans l'autorisation de commerce donné par l'Empereur chinois, il ne peut jamais avoir la possibilité de s'enrichir ni de vivre. C'est pourquoi, vers la fin de sa vie, il a presque donné toute sa richesse personnelle à l'Empire.<sup>729</sup> Le clipper Howqua ou Houqua qui portait son nom, lui a été vendu par la Maison Russel & Co, et a malheureusement été livré qu'en 1844, un an après sa mort<sup>730</sup>. Il s'agit d'un navire de 142 pieds de long, construit par Brown and

---

<sup>727</sup> Jacques Guillon, *Dumont d'Urville 1790-1842 : la Vénus de Milo, les épaves de la Pérouse, l'Antarctique et la Terre Adélie*, Paris, Éditions France empire, 1986 ; Yves Jacob, *Dumont d'Urville : le dernier grand marin de découvertes*, Grenoble, Glénat, 1995, p. 3.

<sup>728</sup> Hunt Janin, *The India-China Opium Trade in the Nineteenth Century*, North Carolina, McFarland & Company, pp. 65-66.

<sup>729</sup> Wang Laixing, *Zhonghua rushing zhihui quanji*, Beijing, Xinshijie chubanshe, 2014. version électronique Google Livres.

<sup>730</sup> *Journal, 1864 April 4-Dec.6, Houqua (ship) (Log 951)*, Funding for digitization provided by The Andrew W. Mellon Foundation, consulté en ligne le 20 février 2022, <https://research.mysticseaport.org/item/1036486/#>

Bell à New York, et qui lui a coûté 36 000 dollars. Lors de son inauguration, *The New York Herald* avait publié un article dédié sur ce bateau.<sup>731</sup> Voici sa description :

« Nous n'avons jamais vu un vaisseau aussi parfait dans toutes ses parties que ce nouveau paquet céleste (c'est-à-dire un navire destiné au commerce avec la Chine). Il fait environ 600 tonnes (un autre compte l'évalue à 450 tonnes) - aussi tranchant qu'un cotre - aussi symétrique qu'un yacht - aussi rakish dans son gréement qu'un pirate - aussi soigné dans l'aménagement de son pont et de ses cabines que le boudoir d'une dame. Sa figure de proue est un buste de Howqua et ses étraves sont aussi pointues qu'une paire de chaussures chinoises. »

Le *Clipper* Howqua est en effet spécialement conçu par l'ingénieur et l'architecte naval John Willis Griffiths (1809-1882)<sup>732</sup>, pour le millionnaire cantonais Howqua. Ce dernier l'avait commandé spécialement pour le compte du gouvernement afin d'être utilisé comme navire de guerre. Toutefois, à son arrivée, il a été jugé trop petit. Ce navire a donc passé toute sa carrière en tant que navire de commerce dans la trade house A. A. Low & Brother. En effet, ce *clipper* est de taille ni trop petite et ni trop grands non plus. Avec ses 600 tonnes de capacité de charge, il a doublé celle de ses prédécesseurs qui atteignaient une moyenne de 300 tonnes. Cependant par rapport aux autres *clippers* anglais et américains qui ont été construits à la même époque de lui, il est nettement plus petit. En effet, à partir des années 1843, en raison d'une nette amélioration et d'une accélération de l'innovation des techniques de construction navale, naît une seconde génération de *clippers*, avec des navires plus grands et encore plus rapides.

---

<sup>731</sup> *Ibid* note 52.

<sup>732</sup> John Randolph Spears, *Captain Nathaniel Brown Palmer, an old-time sailor of the sea*, New York, The Macmillan company, 1922, p. 184; Ferreiro, Larrie (Winter 2007), "A Biographical Sketch of John Willis Griffiths from Primary and Biographical Sources". *Nautical Research Journal*. 52 (2): 221–227.

Figure VI.14 - L'illustration du clipper Howqua



Source : [https://k.sina.cn/article\\_1913382117\\_720be4e502000nxg6.html](https://k.sina.cn/article_1913382117_720be4e502000nxg6.html)

L'ère des *clippers* a réellement commencé en 1843, après la perte de la Première guerre de l'opium de la Chine. L'ouverture de commerce du thé, de l'opium, de la soie, ...etc, dans les quatre autres ports de traité chinois, font que le commerce international se développe à un rythme élevé. Une livraison plus rapide entre la Chine et l'Occident est de plus en plus demandée. Cette demande est poursuivie sous l'influence stimulante de la découverte d'or en Californie et en Australie en 1849 et 1851. Elle s'est finalement terminée avec l'ouverture du canal de Suez en 1869<sup>733</sup> avant de laisser leur place aux steamers. De

---

<sup>733</sup> Arthur H. Clark, *The clipper ship era: an epitome of famous American and British clipper ships, their owners, builders, commanders and crews, 1843-18669*, New York, Putnam, 1911, p. 1-3; Caroline Piquet, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Perrin, 2009; « Creusez Suez, ouvrir l'Asie », Dominique Barjot, *Rencontres impériales : l'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, Paris, Hémisphères Ed., ouvrage à paraître.

plus, l'abrogation des Actes de navigation en 1849<sup>734</sup> donne le droit aux navires construits par les autres pays à être admis au registre britannique et de commercer directement avec les colonies britanniques, ce qui pousse les Américains à développer massivement leurs navires. La Révolution industrielle pousse le mercantilisme et le libre commerce à l'apogée, toutes les restrictions en matière de la navigation et du commerce sont abrogées en 1854. Dès lors, le commerce maritime atteint un nouveau niveau de développement<sup>735</sup>. Avoir un navire égale avoir une machine à gagner de l'argent : de ce point de vue, les *clippers* étaient les plus efficaces. L'âge d'or des *clippers* se situe en effet entre 1843 et 1869.

Au cours des années 1850, la conception des navires a connu de profonds changements. Le désir d'accroître la vitesse a entraîné des modifications de la forme de la coque ; l'apparition des navires à vapeur pousse les *clippers* à évoluer également. Les Américains ont réellement révolutionné le monde des *clippers*. De 1844 à 1855, pendant ces dizaines d'années, ils ont construit la majorité des nouveaux *clippers* du marché. Ces derniers sont souvent de plus en plus grands, et de plus en plus performant, sont principalement utilisés pour le commerce avec la Chine, et le commerce du coton entre les ports américains et entre les États-Unis et la Grande Bretagne. Les succès des *clippers* américains font perdre le marché de commerce britannique. De ce fait, les Anglais cherchaient aussi à fabriquer des *clippers* de grande vitesse afin d'augmenter leur compétitivité.

À partir de 1850, en Grande-Bretagne, sous l'impulsion du constructeur naval, Alexander Hall (1760-1849)<sup>736</sup> de la ville d'Aberdeen, les Anglais réussissent à fabriquer leurs propres *clippers*<sup>737</sup>. À partir de 1856 jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les Anglais ont redominé le monde des *clippers*. Ils révolutionnent ce type de voilier à leur tour, ils commencent à utiliser des matières composées dans leurs voiliers, le fer remplace petit à

---

<sup>734</sup> Sawers, Larry. "The Navigation Acts Revisited." *The Economic History Review*, vol. 45, no. 2, [Economic History Society, Wiley], 1992, pp. 262–84, <https://doi.org/10.2307/2597623>.

<sup>735</sup> *Annual Report of the Commissionner of Navigation to the Secretary of Commerce*, United States, Departement of Commerce Bureau of Navigation, 1901, U.S. Government Printing Office, p. 53.

<sup>736</sup> Alexander Hall and Company, Aberdeen City Council, site consulté le 01/03/2022, [http://www.aberdeenships.com/sb\\_alexander\\_hall.asp](http://www.aberdeenships.com/sb_alexander_hall.asp)

<sup>737</sup> Sam Jefferson, *Clipper Ships And The Golden Age Of Sail, Races and rivalries on the nineteenth century high seas*, London, 2014, Bloomsbury, p. 22.

petit le bois comme principal matériau de construction des grands navires. De manière générale, les *clippers* de la seconde génération sont plus performants que ceux d'avant. Ils sont plus grands et plus larges, possèdent plus de mâts, ce qui leur permet d'avancer plus rapidement aussi. Par exemple, le clipper construit sur le modèle du Howqua, le Samuel Russell est deux fois plus grand que le premier.<sup>738</sup> Les navires en matières composites qui combinent le fer et le bois devient une nouvelle tendance<sup>739</sup>. Cependant, pour leur commerce en Asie, les Anglais ont toujours employé des *clippers* de taille relativement petite ou moyenne, qui sont capable de faire des allers-retours rapides entre leurs différentes colonies. Ce qui différencie des pratiques des Américains, qui quant à eux, ont besoin de faire des longs voyages pour leurs commerces. On peut dire que les *clippers* étaient les meilleurs outils de transport maritime jusqu'avant l'apparition de navire à vapeur. Selon les archives, en 1855, parmi les 32 navires étrangers stationnés au port de Shanghai, 30 étaient des *clippers* ; en 1858, cette proportion reste similaire, sur les 140 navires étrangers, la majorité étaient des *clippers*.<sup>740</sup>

### **VI.3 LE CHANGEMENT DE L'ÈRE, LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE ET LES NOUVELLES TECHNOLOGIES**

Bien que les *clippers* soient de beaux navires, construits avec soin et naviguant avec fierté, ils étaient surspécialisés au point de disparaître suite à l'apparition de nouvelle technologie de construction des navires et de nouvelle énergie. Malgré tous les progrès fait sur les *clippers*, pour atteindre les vitesses élevées pour lesquelles ils étaient conçus, ils devaient être conduits durement par des équipages humains. Lorsque les conditions économiques qui ont donné naissance au clipper se sont relâchées, son temps était révolu. L'ingénieur naval américain d'origine canadienne, Donald McKay (1810-1880)<sup>741</sup>, qui est l'un des plus grands constructeurs de clipper du XIX<sup>e</sup> siècle, donne le meilleur exemple de

---

<sup>738</sup> Charles Potter Low, *Commending the Clipper Ships "Houqua", "Jacob Bell", "Samuel Russell," and "N.B. Palmer", in the China Trade 1847-1873*, Geo. H. Ellis Co., Congress Street 1906, Boston, p. 207.

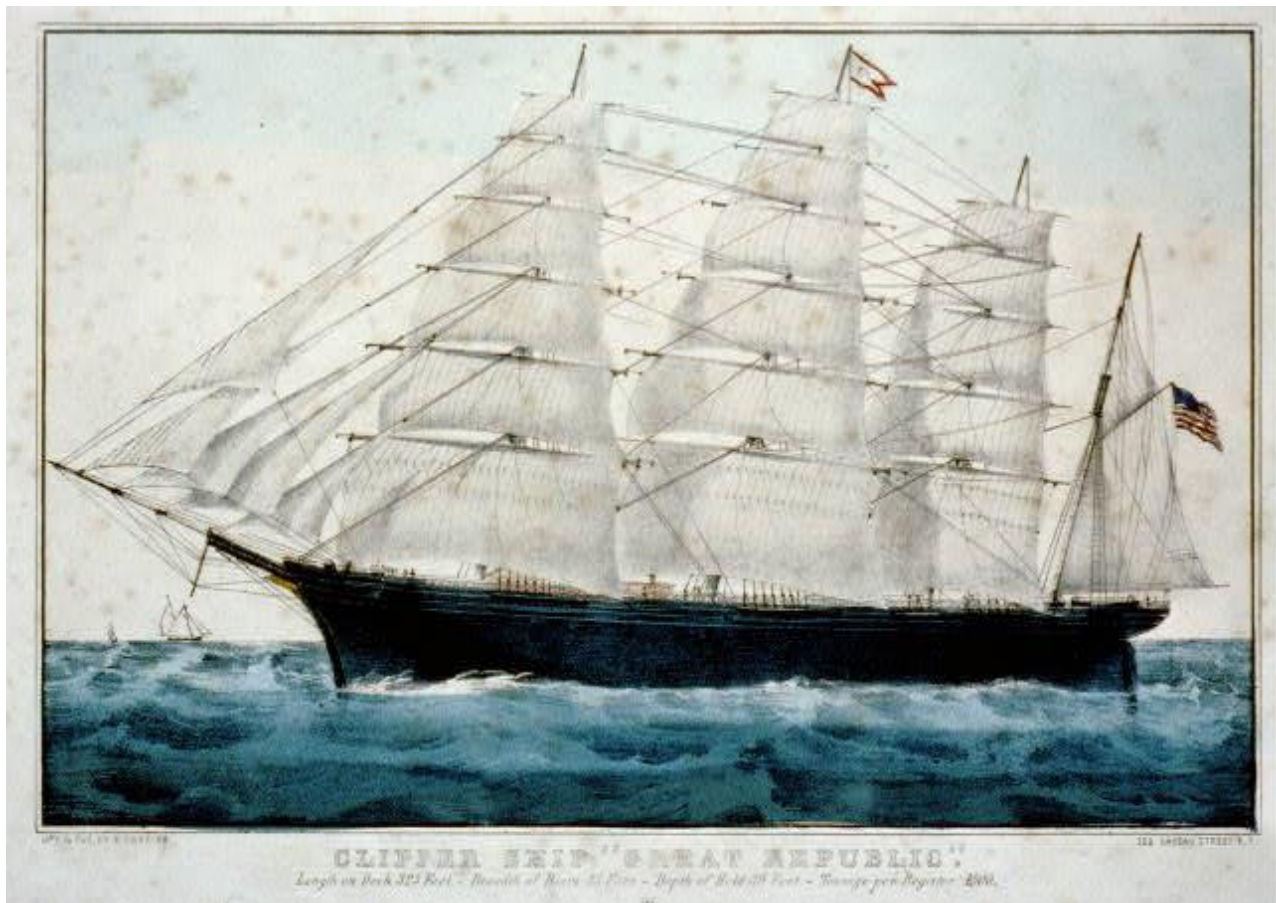
<sup>739</sup> Arthur H. Clark, *The clipper ship era: an epitome of famous American and British clipper ships, their owners, builders, commanders and crews, 1843-1869*, New York, Putnam, 1911, p. 322.

<sup>740</sup> Su Zhilang, 《中国毒品史》 *L'histoire de la drogue en Chine*, Beijing, Beijing Book Co. Inc, 2017.

<sup>741</sup> Arthur Harmilton Clark, *The Clipper Ship Era: An Epitome of Famous American and British, Clipper Ships, Their Owners, Builders, Commanders, and Crews, 1843-1869*, New York and London, The Knickerbocker Press, 1911.p. 53.

nouveau choix d'investissement des industriels et des ingénieurs américains. Donal Mckay a construit le plus grand clipper en bois de son temps- Great Republic, qui possède quatre mats, soit un mât de plus que les *clippers* classiques. Ce clipper construit en 1853 à Boston, a été enregistré avec un tonnage d'environ 4 555 tonnes, soit plus de 7,5 fois supérieure en capacité de charge que le clipper Howqua. En espace de 10 ans, le progrès fait sur ce type de navire est considérable. Cependant, malgré son succès, Donal Mckay a vite compris que le temps des *clippers* ne peut plus durer très longtemps face au développement des steamers. Dès les années 1860, il s'est tourné dans l'investissement des steamers, qui selon lui, dominera le marché du futur. Et l'histoire montre qu'il a bien raison.

Figure VI.15 - Le quatre-mâts clipper **Great Republic**



Source : Library of Congress, (color film copy slide) cph 3b49998 <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3b49998>



### VI.3.1 L'Arrivée des steamers

La découverte de la machine à haute pression créa, à la fois les bateaux à vapeur et les chemins de fer. Succédant les premières expériences faites sur l'invention du bateau à vapeur par l'ingénieur français, Claude de Jouffroy d'Abbans (1751-1832) vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'ingénieur américain Robert Fulton (1765-1815) a inventé le premier bateau à vapeur en 1807<sup>742</sup>. Cependant, une telle innovation révolutionnaire a besoin être améliorée technologiquement pendant des années avant de devenir un succès commercial. C'est bien le cas pour les différentes solutions de moteurs à vapeur pour le transport maritime<sup>743</sup>. Il faut attendre jusqu'à 1838, après la réussite traversée à la vapeur seule de l'Atlantique du vapeur britannique SS Great Western<sup>744</sup>, qui était destiné à faire des liaisons régulières transatlantiques, pour que les bateaux à vapeurs soient réellement employés pour les longs voyages et dans la marine marchande. Ce bateau, jugeait 1340 tonnes, sa longueur était de 240 pieds. Il possédait deux machines à vapeur qui contenaient de la force de 450 chevaux. Outre son appareil à vapeur, il portait également quatre mâts à voiles destinés à suppléer en cas de besoin nécessaire. Ses roues avaient huit mètres et demi de diamètre, et les palettes trois mètres et demi de longueur. Son intérieur possédait le plus luxueux décor de cette époque.<sup>745</sup>

À cette époque, l'opinion publique était très divisée. Certains étaient très optimistes et progressistes, regardant ce bateau avec beaucoup d'admiration ; d'autres restaient circonspects et se demandaient si ce gigantesque navire pouvait flotter sur l'eau. La bonne nouvelle est que le Great Western a connu un grand succès lors de ce voyage transatlantique. En seulement 15 jours, il arrive de Bristol à New York. Parti avec 655 tonnes de charbon à

---

<sup>742</sup> André Janin, *Fulton Georges et Robert Stephenson ou Les Bateau A Vapeur Et Les Chemins De Fer*, Paris, Grassart, 1861, p. 75-78 ; Charles Aimé Dauban, *Histoire Contemporaine Précédée d'un Résumé De L'Histoire De La Révolution Et De L'Empire, Première Partie, 1815-1830*, Paris, Dezobry, 1864, p. 331-332.

<sup>743</sup> Dominique Brisou, *Les débuts de la navigation en France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, Année 2022, 124-7, p. 163-182.

<sup>744</sup> Jean-Louis Lenhof, *Les hommes en mer De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Arman Colin, 2005, p. 79, 84-85 ; Wyn Davies & Herb Schmitz, *SS Great Britain Transatlantic Liner 1843*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2012.

<sup>745</sup> Louis Figuier, *Exposition et Histoire Des Principales Découvertes Scientifiques Modernes*, Tome Premier, Machine à vapeur, Bateau à vapeur, Chemins de fer, Paris, Victor Masson et Fils, Garnier Frères, 1862, p. 331.

l'aller, il lui restait encore 205 tonnes à son arrivée à New York.<sup>746</sup> Sa consommation moyenne journalière varie de 27 à 32 tonnes en fonction de son chargement. Dorénavant, on peut dire que les hommes maîtrisent la navigation de longue distance dans la haute-mer avec les navires à vapeur. Le succès de Great Western annonce le début de nouvelle ère dans le transport maritime, l'arrivée des bateaux à vapeur dans le commerce international, et qui bouleversera également le commerce international de Shanghai, dans notre cas.

Figure VI.16 - Le bateau à vapeur Great Western



Source : Royal Museums Greenwich, <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-148806>

Une fois que le problème de la navigation transatlantique est résolu, l'industrie reste à créer. Malgré le succès de Great Western, l'emploi massive des bateaux à vapeur dans le commerce en Asie a pris un peu plus temps. En effet, le voyage par la mer de l'Europe à l'Asie de l'est représente plus de risque de manière générale. Sa longue distance, demande

---

<sup>746</sup> Andrew Murray, Augustin F. B. Creuze, Robert Murray, C. E. *The Theory and Practice of Ship-Building with Portions of the Treatise on Naval Architecture, Steam-Ships*, Adam and Charles Black, 1861, p. 110.

que le steamer soit plus performant en terme du stockage des combustibles, et de plus de stabilité en mer. En plus, vers 1843, suite à l'apparition de la nouvelle génération de clipper, moyen de transport maritime très rapide et moins coûteux par rapport à un steamer, la majorité des compagnies de commerces occidentales s'optent à ce choix. En effet, la décision de passer de la voile à la vapeur n'a pas été facile pour de nombreux armateurs. Pour certains, le coût élevé d'un steamer peut représenter comme un fardeau dans leur carrière. Pour donner une idée de prix, vers 1860, un clipper coûte 30 000 £, mais un bateau à vapeur d'une taille similaire coûte 70 000 £.<sup>747</sup> De plus, le fardeau d'un voilier inactif avait peu d'importance, mais un bateau à vapeur inactif causait de l'insomnie. De nombreux propriétaires ne pouvaient pas faire face à l'engagement financier. Face au développement continu des *clippers* dans les années 1850, et suite aux plusieurs accidents spectaculaires de steamers en mer<sup>748</sup>, il est évident que les navires à vapeurs ont du mal à gagner la confiance des gens.

L'accident le plus spectaculaire qu'il a eu sur la ligne de Shanghai fut celui d'un steamer qui appartenait au Maison Jardine & Matheson Co.. Selon un livre édité par l'une des descendants de la famille William Jardine, Maggie Keswick, en 1853, un steamer de leur compagnie a fait un drame de collision. C'était le premier navire à vapeur pour le nouveau service de Calcutta, nommé Laristan, un vapeur construit par Robert Steel de Greenock<sup>749</sup> et équipé de moteur Napier<sup>750</sup>. A cette époque, un navire livré par cet atelier et équipé de moteur Napier est souvent synonyme et garant de la meilleure technologie et de qualité. David Jardine, Daban à Hong Kong, a entrepris son voyage inaugural à Shanghai, où il a été impliqué dans une collision. Au large de la côte de Fujian, le navire a heurté un récif, et en une demi-heure est rempli d'eau à l'avant et à l'arrière. La plupart des membres

---

<sup>747</sup> Edited by Maggie Keswick, *The thistle and the jade: a celebration of 150 years of Jardine, Matheson & Co.*, London, Octopus Books, 1982, p. 141.

<sup>748</sup> En 1841, le *steamer President*, s'est écroulé dans la mer Atlantique avec 136 passagers au bord ; en 1846, le *steamer Great Briain* s'est échoué pendant tout un hiver à cause de la mauvaise saison. Voir Jean-Louis Lenhof, *Les hommes en mer De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Arman Colin, 2005, p. 91.

<sup>749</sup> John Shields, *Clyde Built: A History of Shipbuilding on the River Clyde*, Glasgow, William MacLellan, 1949.

<sup>750</sup> Alan Vessey, *By Precision Into Power: A Bicentennial Record of D. Napier and Son*, Tempus, 2006; Fred M. Walker, *Ships & Shipbuilders, Pioneers of Design and Construction*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010, p. 70.

de l'équipage ont pris des planches, espérant dériver vers une île voisine, mais où ils se sont noyés. Il n'y avait eu que quelques survivants, dont David Jardine (1818-1856), ils ont réussi à débarquer sur l'île à bord d'un canot de sauvetage.<sup>751</sup> Cependant, après mes recherches, je n'ai pas trouvé d'autres sources parlant de cet accident passé sur la mer de Chine. Néanmoins, cela offre d'un exemple de la méfiance que les gens puissent avoir sur les steamers à cette période.

### **VI.3.2 Le début du succès des navires à vapeur**

La réputation de steamer est en une partie sauvée par l'armée marine. En effet, avant d'être employé massivement pour la marine marchande, les steamers étaient plutôt acceptés et utilisés par la marine militaire. Leurs grandes capacités de charge étaient très appréciées pour les convois des armes ou des ravitaillements, ainsi que pour le transport des troupes<sup>752</sup>. Le gouvernement anglais ont très vite compris l'intérêt public que représente derrière le marché de transport maritime, tant pour l'intérêt politique et commerciale, il favorise la formation de grandes compagnies de navigation en les subventionnant largement. Dès 1840, il traite avec la compagnie Cunard de Liverpool pour l'établissement d'un service postal entre l'Angleterre et l'Amérique du nord<sup>753</sup> ; la Compagnie Péninsulaire et Orientale pour les services entre Suez et Calcutta. Ces compagnies sont d'ailleurs devenues les géants du domaine de transport de navigation à vapeur, et qui ont marqué l'histoire de la navigation maritime. Il est à savoir que, les premières compagnies de transport maritime à vapeur étaient celles qui offraient des voyages à courte distance. Par exemple, Le War Office Steam Packet Co. fondé en 1821, destiné à effectuer des voyages entre Bristol et ports de l'Irlande du sud, du sud de Pays de Galles et de la France. Cette compagnie a changé de nom à plusieurs reprises au cours de son existence, en 1877, elle devient Bristol Steam Navigation Company en gardant la même stratégie de commerce.<sup>754</sup> Un autre exemple, le General Steam Navigation Company, fondé en 1824, était une compagnie de transport en steamer

---

<sup>751</sup> Edited by Maggie Keswick, *The thistle and the jade: a celebration of 150 years of Jardine, Matheson & Co.*, London, Octopus Books, 1982, p. 141

<sup>752</sup> *Ibid.*

<sup>753</sup> Henri Houtain, *Essai sur l'industrie & le commerce belge, français & étrangers, leur état actuel et leur avenir*, Gand, Librairie Générale de AD. Hoste, 1876, p.131-136.

<sup>754</sup> Royal Museums Greenwich, <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-166>, consulté le 01/06/2022.

spécialement dédiée aux voyages à courte distance de Londres. D'ailleurs, cette compagnie est la première compagnie du monde à employer de steamer pour le transport des passagers<sup>755</sup>.

Les Anglais étaient les premiers à fonder des compagnies de transport spécialisée avec des steamers, ils étaient suivis par les Américains avec la création du British and American Steam Navigation Company en 1839, et les Autrichiens avec leur Australasian Steam Navigation Company en 1839 également. Les Français se sont lancés dans la création des compagnies de transport à vapeur un peu plus tard.<sup>756</sup> Bien que les Français soient les pionniers de l'invention des navires à vapeur, mais il n'y a jamais eu de compagnie de transport spécialisée de ce type. À savoir que l'un des plus grands ingénieurs et inventeurs de bateau à vapeur anglais, Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) a des origines françaises. Il est connu pour avoir créé le Great Western Railway, construit une série de grands ponts célèbres et inventé trois grands navires à vapeurs : le Great Western, Le Great Britain et le Great Eastern. Son père, Marc Isambard Brunel (1769-1849), est lui aussi ingénieur, qui est surtout connu par le public d'avoir établi le tunnel sous la Tamise en 1842. Partisans des royalistes, après la Révolution Française, ce dernier s'est enfuit en Angleterre. Isambard Kingdom Brunel avait étudié à Paris au lycée Henri IV à l'âge de 14 ans, puis à l'Université de Caen.<sup>757</sup> Bien que ces ingénieurs franco-britanniques soient célèbres, mais c'est à Londres qu'ils ont pu briller. Autre que la technologie nécessaire, la raison du développement de la puissance maritime britannique est aussi pour une grande partie, due à la politique de la subvention du gouvernement aux entreprises locales. Vers 1875, un tiers de tous les navires à voiles et les deux tiers des steamers du monde naviguent sous le pavillon britannique.<sup>758</sup>

---

<sup>755</sup> *The Traveller's Guide By Steam Navigation, to All Parts of the World*, Londres, Robert Tyas, 1840, p. 6-10.

<sup>756</sup> Voir le tableau du nombre de steamer que les pays occidentaux possèdent en 1876.

<sup>757</sup> Jean-François Belhoste, *Les Brunel père et fils : deux célèbres ingénieurs anglais « Made in France »*, Paris, Centre de documentation d'histoire des techniques, coll. « Documents pour l'histoire des techniques, 19 », 2010, pp. 132-152.

<sup>758</sup> Henri Houtain, *Essai sur l'industrie & le commerce belge, français & étrangers, leur état actuel et leur avenir*, Gand, Librairie Générale de AD. Hoste, 1876, p. 136.

Tableau VI.1 - Statistique des navires à vapeur de commerce en 1<sup>er</sup> janvier 1876

NATIONALITÉ.	NOMBRE DE NAVIRES A VAPEUR.	TOTAL DE TONNAGE BRUT.
		tonneaux.
Anglais. . . . .	3,202	3,015,773
Américains. . . . .	615	768,624
Français. . . . .	315	318,727
Allemands. . . . .	220	268,828
Espagnols. . . . .	212	155,417
Suédois et Norvégiens. . . . .	307	128,545
Russes. . . . .	144	111,072
Hollandais. . . . .	107	95,725
Italiens. . . . .	110	91,011
Autrichiens. . . . .	81	82,059
Divers. . . . .	254	192,001
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>5,565</b>	<b>5,225,758</b>

Source : Alphonse Alexis Debauxe, *Navigation fluviale et maritime : Manuel de l'ingénieur, des Ponts et Chaussées*, Paris, Dunod, 1878, p. 40.

La tendance de former des compagnies de navigation spécialisée à vapeur n'a pas été adopté par les Français. Bien que le gouvernement français ait aussi suivi le système des subventions, en aidant à former la compagnie des Messageries Maritimes, mais cette dernière n'est pas une compagnie spécialisée que pour les navires à vapeur. Il y a eu floraison de compagnies de navigation à vapeur à la fin de l'époque de la monarchie de Juillet, mais ce fut pour établir des lignes de cabotage, en Méditerranée, Manche ou mer du Nord. Ces petites compagnies se révélèrent fragiles, et eurent du mal à passer l'épreuve de la crise de la fin des années 1840. Le monopole de marché donné par l'Etat français aux Messages Impériaux fut aussi l'une des raisons qui a empêché le développement des entreprises privées de ce genre. Pour les Messageries impériales, sa ligne de l'Inde, de la Chine et du Japon, créée en 1862 constitue comme une rude concurrence aux Anglais et aux Américains. La compagnie possède de très beaux modèles de steamers, réputé par son confort et son décor luxueux. Par exemple, le type du navire l'Impératrice ou Cambodge, contiennent 54 cabines et 196 lits chacun.<sup>759</sup> Tous magnifiquement décorés. Il est à rappeler

<sup>759</sup> Eugène Flachet, *Navigation à vapeur transocéanique : études scientifiques*, Tome second, Paris, Librairie Polytechnique de J. Baudry, 1866, p. 202.

que, « l'ensemble du matériel naval de la Compagnie des Messageries impériales a été construit sur les plans et sous la direction de M. Dupuy de Lôme, et plus tard de M. Delacours, tous deux ingénieurs de la marine de l'État. »<sup>760</sup>

Si le mot clé de ce chapitre est « l'impérialisme » c'est parce que l'on se rend compte rapidement que c'est grâce aux subventions des états, que la plupart des entreprises de transport maritime occidentales ont réussi à développer. Ce modèle sera plus tard imité par le gouvernement chinois, qui développera leurs propres compagnies, et qui deviendront les plus grands concurrents à ces compagnies pionnières et étrangères. Avant de parler du redressement des compagnies chinoise des navigations à la vapeur, il est intéressant de voir quels regards les Chinois portaient sur les steamers à son arrivée dans leur champ de vision au XIX<sup>e</sup> siècle.

### **VI.3.3 La perception des steamers par les Chinois au XIX<sup>e</sup> siècle**

Le premier steamer arrivant dans les eaux de Chine est Forbes<sup>761</sup>, en 1830. Elijah Coleman Bridgman (1801-1861), le premier missionnaire protestant américain envoyé en Chine, a fait mention de ce navire à vapeur dans son journal de voyage. « Arrivé à Macao le 19 avril, sur le steamer Forbes, le premier navire de ce type qui ait jamais visité ces rivages. C'est une merveille pour les Chinois, ils l'appellent 'Fo Shune', signifiant 'le bateau de feu'. »<sup>762</sup> « Huo chuan » en mandarin ou « Fo Shune » en cantonais, est le premier nom que les Chinois utilisent pour désigner les bateaux à vapeur. Ce terme très imagé, correspond parfaitement à l'idée très mince que les Chinois ont sur ce type de bateau. Le fait qu'ils l'appelle ainsi est, probablement dû fait que les Chinois aient vu l'immense cheminée fumante existant sur le steamer. Ce qui leur fait naturellement le lien aux feux. En 1830, les Chinois n'ont aucune connaissance sur la manière comment faire fonctionner les steamers. C'est-à-dire, en brûlant les combustibles pour transformer l'énergie thermique de la vapeur d'eau en énergie mécanique, afin de faire fonctionner la rotation d'hélices ou

---

<sup>760</sup> *Ibid*, p. 203 ; voir aussi le chapitre III sur les ingénieurs.

<sup>761</sup> Voir Figure VI.17.

<sup>762</sup> Eliza J. Gillett Bridgman, *The Pioneer of American Missions in China. The Life and Labors of Elijah Coleman Bridgman*, New York, Anson D. F. Randolph, 1864, pp. 47-48.

de roue à aubes et de faire avancer le bateau. À cette époque, la présence de steamer est très minoritaire en Chine, le nombre de steamer présent est si faible que l'on peut les compter sur les doigts d'une main.

Après cette première apparition de steamer, en 1832, une autre nouvelle apparaît dans un journal de Canton. Il y contenait une annonce du bateau à vapeur portant le nom « King Fa ». Dans cette annonce, il est indiqué que ce steamer transportait « une vache, un chirurgien, un groupe de musique et a de nombreuses chambres aménagées pour les jeux des cartes et pour fumer de l'opium. »<sup>763</sup> Ces rares descriptions du steamer montrent que dans les années 1830, ce type de navire reste relativement méconnu en Chine, et il était plutôt réservé pour le transport des passagers que pour but commercial. Par la suite, en suivant la courbe du développement de steamer de manière générale, les steamers de guerre occidentale sont aussi employés dans les guerres entre les Européens et les Chinois. Par exemple, pendant la première guerre d'opium, le tout premier steamer britannique à coque de fer, *Nemesis*<sup>764</sup>, a été déployé par les Anglais en tant que navire de guerre. Ce navire appartenait en effet à *L'EIC*, et non à la Royal Navy, ce qui montre de nouveau le lien inséparable entre les marchands et le gouvernement britannique. Il mesurait cent soixante-huit pieds de long, vingt-neuf pieds de large et six cent cinquante tonneaux de charges<sup>765</sup>, avait détruit plusieurs jonques de guerre chinoises<sup>766</sup>, ce qui a tant effrayé les Chinois. C'est aussi après avoir découvert la puissance de steamer de guerre européen qu'après la défaite chinoise, le gouvernement chinois commence à vouloir moderniser sa marine et de vouloir commander chez les Occidentaux les steamers.<sup>767</sup> Cependant, jusqu'avant 1843, les steamers occidentales naviguaient que dans le sud de la Chine, autour

---

<sup>763</sup> Geo. Henry Preble, *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, 1883; Philadelphia, L. R. Hamersly & Co., pp. 129-130.

<sup>764</sup> Voir Figure VI.18.

<sup>765</sup> Geo. Henry Preble, *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, 1883; Philadelphia, L. R. Hamersly & Co., p. 134.

<sup>766</sup> William Dallas Bernard, Sir William Hutcheon Hall, *Narrative of the Voyages and Services of The Nemesis, From 1840 to 1843, and of The Combined Naval and Military Operations in China*, 1844, London, Henry Colburn, pp. 390-396.

<sup>767</sup> Wei Yuan, *Hai Guo Tu Zhi*, volume 85, 《火轮船图说》 open source en ligne, <https://zh.m.wikisource.org/zhans/%E6%B5%B7%E5%9C%8B%E5%9C%96%E5%BF%97/%E5%8D%B7085>, consulté le 01/06/2022 ; Shen Yan 沈岩, *Chuanzheng xuetang : Zhongguo jindai diyi suo gaodeng xueyuan 《船政学堂：中国近代第一所高等学院》*, Pékin, Shulin chuban, 2012, pp. 13-14.



de Canton, Macao et Hong Kong.<sup>768</sup> Après l'ouverture des ports de traité par la force, les steamers marchands arrivent progressivement dans les ports du nord de la Chine, et surtout à Shanghai.

Les premiers écrits chinois qui parlent du fonctionnement de steamer ont été compilés dans un fameux livre, *Hai Guo Tu Zhi*, publié en 1842. Ce livre, édité par Wei Yuan (1794-1857), un grand lettré chinois, est une sorte d'encyclopédie sur l'Occident. Avec un autre personnage brillant et hors de son temps, l'amiral Lin Zexu (1785 -1850), en voyant la puissance et le développement rapide des pays de l'Occident, les deux Chinois ont voulu mener un mouvement d'auto-renforcement dans l'Empire du milieu. La publication de ce livre s'inscrit dans cet esprit très novateur. Dans le volume 85 de ce livre, est cueilli un article intitulé « Diagramme du steamer de l'Occident », écrit par un lettré et scientifique chinois, Zheng Fuguang (1780-1853)<sup>769</sup>. Dans cet article, est expliqué vaguement le fonctionnement de la propulsion à la vapeur des steamers avec quelques dessins en illustration<sup>770</sup>. Cependant, quel que soit le texte ou les dessins, ils sont difficile à comprendre et en manque de précision. L'initiative est brillante, mais peu méthodologique pour un texte qui est sensé d'être scientifique. Néanmoins, les efforts de Wei Yuan ont influencé la future générations chinoises de son temps, les changements commencent à arriver progressivement dans cet empire séculaire. Le mouvement d'auto-renforcement commencera réellement vingt ans plus tard, à partir des années 1860<sup>771</sup>. Ce point fera d'ailleurs l'objet d'étude de chapitre VII.

Autre que les Chinois qui ont essayé de trouver la magie de la puissance navale occidentale, les savants religieux européens, en mission en Chine, ont publié aussi des textes explicatifs aux Chinois sur est-ce qu'un steamer. En 1853, apparaît un nouveau magazine mensuel à Hong Kong, *Xiaer guanzhen* 《遐迩贯珍》 (*Chinese Serial*). Il s'agit

---

<sup>768</sup> *Ibid* note 754, p. 133.

<sup>769</sup> Wang Linmao 汪林茂, *Wanqing wenhua shi* 《晚清文化史》, Beijing 北京, Renmin chubanshe 人民出版社, 2005.

<sup>770</sup> Voir Figure VII.19 et 20

<sup>771</sup> Albert Feuerwerker, *China's Early Industrialization, Sheng Hsuan-Huai (1844-1916) and Mandarin Enterprise*, Cambridge, 1958, Harvard University Presse; Bai Zhide 白至德, *Dongdang yu biange: jindai qianbian: 1840-1919* 《动荡与变革: 近代前编: 1840—1919》, Pékin, Hongqi chubanshe, 2017.

du premier magazine en chinois publié et édité par les Européens (The Morrison Education Society) après la cession de Hong Kong à la Grande Bretagne. Ce magazine a été publié d'août 1853 à mai 1856, avec un total de 33 numéros, 3000 exemplaires par numéro, et a été distribué à Hong Kong, Guangzhou, Xiamen, Fuzhou Ningbo, Shanghai et d'autres ports commerciaux.<sup>772</sup> Dans le deuxième numéro, apparu en septembre 1853, un article est spécialement dédié aux explications de steamer, intitulé « Huochuan jizhi shulue » (Une brève description du mécanisme de construction de steamer). Il s'agit d'un premier article sur le steamer expliqué par les Européens en Chinois. Voici un extrait qui explique les biens fait du steamer par rapport à un navire chinois :

« Les bateaux à feu (steamer) sont partout dans le monde, et le nombre de ceux qui les construisent augmente de jour en jour et de mois en mois, tandis qu'en Chine, peu importe les règlements du gouvernement, les savants et les marchands veulent tous un steamer. Cependant personne ne résout la construction de ce bateau, mais la beauté des bateaux à feu est évidente. La chose la plus importante est que ce type de navire voyage rapidement et arrive à la destination souvent dans la limite du temps prévu sans être interrompu aux problèmes liés au vent ; alors que les navires de mer chinois peuvent naviguer en mer avec une vitesse de 50 miles par heure. Si l'on rencontre le contrevent, il sera difficile d'avancer la navigation. Dans ce cas, s'il n'y a pas d'endroit où jeter l'ancre, le navire n'a pas d'autre choix de retourner au port du départ. Un grand steamer occidental est capable de transporter des centaines de passagers, voyage de l'Angleterre aux États-Unis d'Amérique, via l'océan, sur plus de dix mille milles, quels que soient le vent et l'eau, et la rapidité des vagues, et arrive sur son territoire en dix jours. Le navire pouvait transporter 15 000 à 30 000 quintaux, et lorsque le vent était calme, il pouvait

---

<sup>772</sup> Huang Tian 黄天, *Xiaer guanzhen, xianggang shiliao leIChao* 《遐迩贯珍 香港史料类抄》, Hong Kong, Zhonghua Shuju 中华书局, 2021, pp. 5-15.

parcourir 60 à 90 miles en une heure, même si le vent et les vagues étaient forts, il pouvait parcourir 30 à 60 miles...etc.»<sup>773</sup>

Cet article, d'une longueur de 8 pages, est beaucoup plus précis que celui du Zheng Guangfu publié en 1842. Cependant, le texte reste toujours difficile à comprendre, il y manque de visuel, ce n'est pas un document qui peut servir aux ingénieurs. Il y a eu des tentatives des ingénieurs chinois qui essaient de construire leur propre steamer dans les années 1850, mais elles finissaient par des échecs. Ce n'est qu'à partir des années 1860, que les Chinois réussissent dans cette exploitation, avec les aides des Européens. L'usage commercial des steamers dans les ports chinois ont pris un peu plus de temps. Les Anglais étaient les premiers à établir des lignes de communication régulière en steamer entre Shanghai et leurs colonies d'Asie. En 1850, les commerçants occidentaux ont déjà installé six docks de révision pour leurs steamers ; ce chiffre augmente à la hauteur de neuf en 1860.<sup>774</sup>

En vue de l'importance dominante du commerce en passant par le port de Shanghai dès 1848, en 1850, 111 compagnies de commerce britanniques ont écrit une lettre au commissionnaire du Trésor de sa majesté, en réclamant l'établissement d'une ligne de communication navale à vapeur de manière régulière, entre Hong Kong à Shanghai, en liaison avec les vapeurs postaux qui partent de Bombay jusqu'en Chine.<sup>775</sup> Déjà dans les années 1845, la plus grande compagnie de navigation à vapeur britannique de ce temps, la société Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, a fait un test de capacité de steamer sur la ligne entre Hong Kong et Shanghai, avec le steamer Lady Mary Wood. Le résultat de plusieurs voyages expérimentaux a prouvé que le trajet aller-retour vers Shanghai pouvait être effectué par des bateaux à vapeur suffisamment puissants en huit à dix jours en général.<sup>776</sup> Par la suite, en 1852, la société P.&O. a placé deux steamers, le

---

<sup>773</sup> Xiaer guanzen (*Chinese Serial*) 《遐迩贯珍》, numéro 2, septembre 1853, Hong Kong, Xianggang Zhonghuan yinghua shuyuan yinsong, Hong Kong Public Liraires, resource en ligne, <https://mmis.hkpl.gov.hk/>, consulté le 02/06/22.

<sup>774</sup> Xin Yuanou, *Zhongguo jindai chuanbo gongyeshi*, Shanghai, Shanghai guji chubanshe, 1999, pp. 34-35.

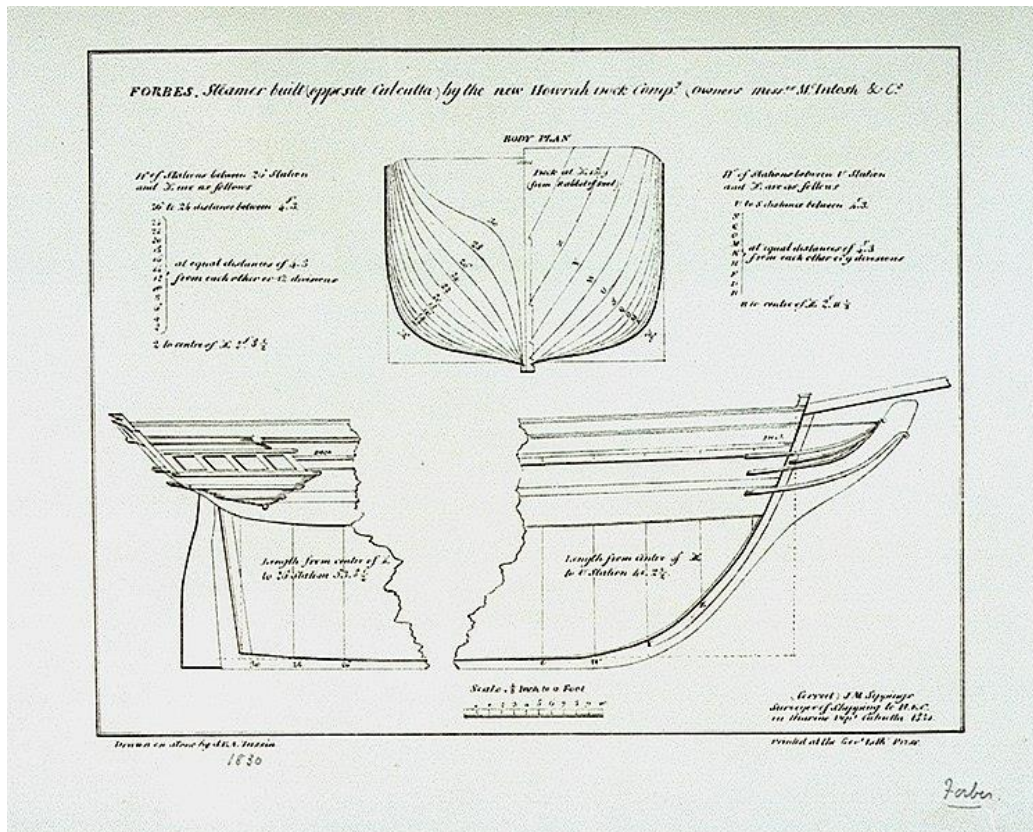
<sup>775</sup> Select Committee, *Second Report from the Select Committee on Steam Communications with India*, Parliament, House of Commons, 1851, pp. 403-404.

<sup>776</sup> *Ibid.*

« Chusan » de 765 tonneaux, et le « Formosa » de 675 tonneaux, sur la route entre Hong Kong et Shanghai. Ils furent d'ailleurs remplacés plus tard par le « Bengal » de 2425 tonneaux et le « Candia » de 1982 tonneaux, entre Suez et Calcutta. P.&O. a été la première à adopter des steamers pour son service régulier entre l'Inde et Shanghai.<sup>777</sup>

Malgré que l'entreprise P.&O. soit la première à être présente à Shanghai de manière régulière, mais elle ne fait pas partie des « cinq » plus puissantes compagnies de navigation à vapeur à Shanghai. Ce marché est encore une fois, dominé par les plus grandes maisons de commerce britanniques et américaines. Ces dernières ont créé des divisions spécialisées dans la navigation à vapeur afin de concurrencer les entreprises de ce genre les plus notable. C'est le point d'étude que l'on abordera dans le chapitre suivant.

Figure VI.17 - Dessins en plan du steamer à aubes « Forbes »



Source : Tassin, Jean Baptiste Athanase, *Government Litho Press*, National Maritime Museum, Greenwich, London.

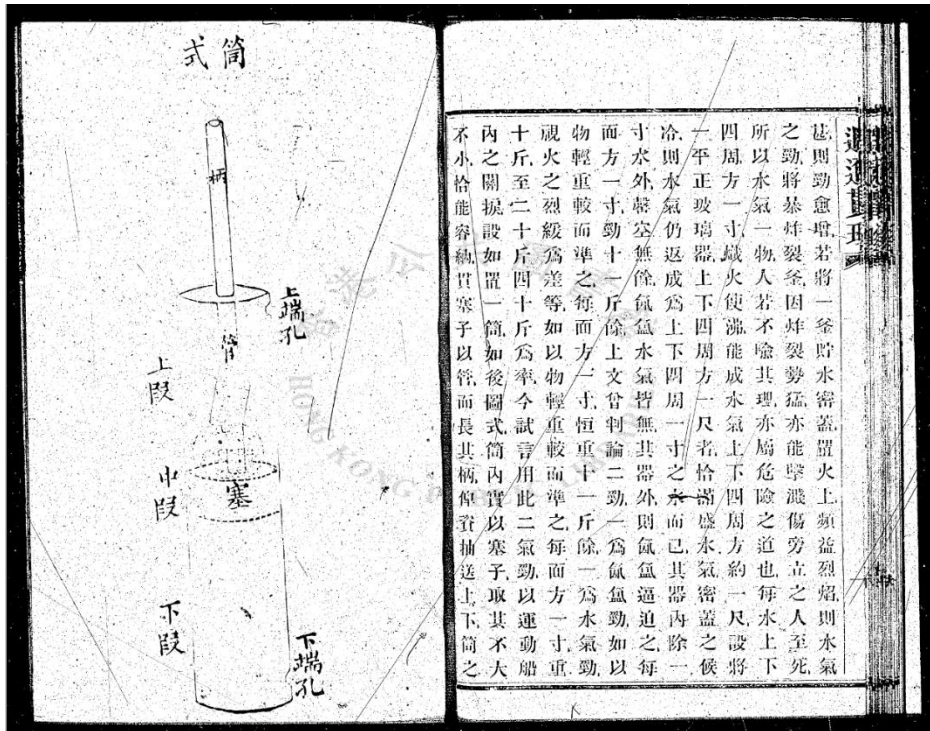
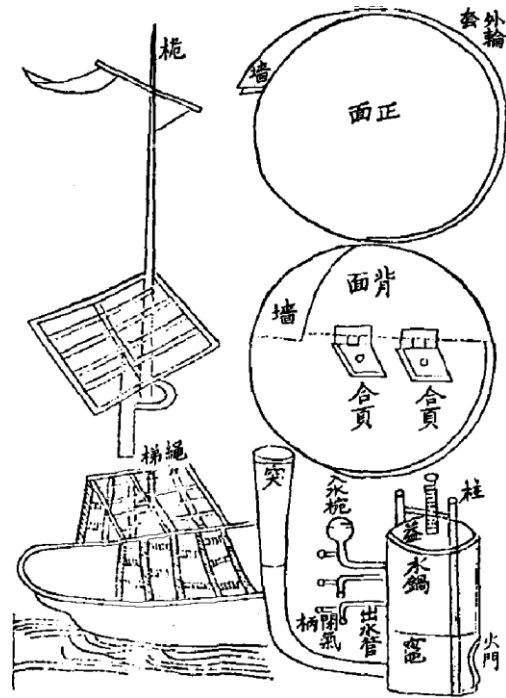
<sup>777</sup> Geo. Henry Preble, *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, 1883; Philadelphia, L. R. Hamersly & Co., p.202.

Figure VI.18 - **The Hon East India Company's Steamer nemesis and the Boats of the Sulphur. Calliope Larne and Starling Destroying the Chinese War Junks in Ansons Bay, January 7, 1841.**



Source : Wright, George Newenham, Allom Thomas, *China : in a series of views, displaying the scerery, architecture and social habits of that ancient empire*, 1858, London, London Printing & Publishing, p. 325.

Figure VI.19 et 20 - Illustrations expliquant le fonctionnement de la vapeur faite par Zheng Fuguang



Source : Xiaer guanzhen (Chinese Serial), numéro 2, septembre 1853, Hong Kong, Xianggang Zhonghuan yinghua shuyuan yinsong, Hong Kong Public Liraires.



## CHAPITRE VII : LES AUTORITÉS CHINOISES FACE À L'IMPERIALISME

En 1857, diplomate et spécialiste sur les questions chinoises, Sinibaldo de Mas (1809-1868)<sup>786</sup> a présenté, dans son livre *La Chine et les puissances chrétiennes*, une analyse du marché de commerce de la Chine suivante :

« Dans tous les cas, le commerce de la Chine a un avenir colossal. Sans aucun doute, un jour arrivera où ce vaste empire abandonnera son système d'isolement, cause de sa faiblesse, couvrira ses rivières et ses canaux de bateaux à vapeur, et sillonnera ses vastes provinces par des chemins de fer, ce qui, dans aucun pays du monde, ne présente autant de facilité qu'en Chine, car ce qu'il faut aux bateaux à vapeur et aux chemins de fer pour donner de forts bénéfices, c'est une grande population.

Le jour viendra aussi où se réalisera le magnifique projet de couper l'isthme de Suez, et alors le commerce de la Chine prendra un développement qu'aucun autre n'aura jamais égalé dans le monde.»

Sinibaldo de Mas a longtemps vécu en Chine, ses écrits constituent un témoignage oculaire de la Chine du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1857, le commerce à l'intérieur de l'Empire chinois était encore interdit aux commerçants étrangers, les navires étrangers ne peuvent que naviguer dans les cinq ports de traités ouverts par le traité de 1842. À cette date, l'auteur a porté un jugement très juste de la situation politique et commerciale de la Chine. À travers ses écrits, « il fait voir de la manière la plus frappante que l'orgueil seul des mandarins est la cause des conflits perpétuels qui ont signalé les rapports des Chinois avec les étrangers. Le peuple lui-même serait fort sympathique aux étrangers qui viennent

---

<sup>786</sup> Bnf, <http://ark.bnf.fr/ark:/12148/cb14337928d>, consulté le 15/06/2022.



faire le commerce, n'était l'intervention toute-puissante des mandarins, qui éloignent ces contacts autant qu'ils le peuvent et qui voudraient, s'ils le pouvaient, les empêcher d'une manière absolue et définitive. »<sup>787</sup>

La prédiction de M. de Mas sur l'opportunité immense du marché intérieur de la Chine s'est réalisée après 1860, suite à la signature du traité de Tianjin et de la convention additionnelle que le gouvernement chinois a signé avec le Royaume-Uni. Dorénavant, le libre commerce (relativement sous conditions) est autorisé par force de traité aux puissances étrangères. Les négociations de 1858 avec les différents pays européens (le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, le Pays-Bas, la Prusse, le Danemark, l'Espagne, la Russie et les États-Unis) ont surtout pour objet la suppression des barrières et des taxes intérieures. En dehors du commerce maritime extérieur, le gouvernement chinois a établi officiellement le décret autorisant le commerce avec les étrangers sur le fleuve Yangzi en 1861.<sup>788</sup> En 1863, est mis en vigueur, un règlement en faveur des commerçants étrangers leur permettant de naviguer dans les eaux à l'intérieur de Chine.<sup>789</sup> Par la suite, les steamers étrangers naviguent dans tous les grandes eaux de la Chine intérieure. En partant de Shanghai, les commerçants étrangers peuvent enfin atteindre facilement les villes de la Chine du milieu, comme, par exemple, Chongqing et Luzhou. Afin de pouvoir caboter plus facilement dans les fleuves et les rivières, les compagnies de transport étrangers utilisent des steamers de plus petite taille et non ceux habituellement utilisés pour les transports maritimes. Ainsi, après 1860, de plus en plus d'entreprises investissent dans le transport de steamer. Contrairement à des grandes entreprises de transport maritime à la vapeur, telles que P.&O. ou Cunard Line, ce sont des grandes maisons de commerces étrangers installées à Shanghai et qui se sont investis dans ce domaine qui réussissent le mieux en Chine.

---

<sup>787</sup> *L'Isthme de Suez, Journal de l'Union des deux mers, 1857, du 10 janvier au 25 décembre*, Paris, Aux Bureaux du Journal, 1857, pp. 530-532.

<sup>788</sup> Shanghai Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, "Translation of Memorials and Imperial Decrees of 1861 on Trade on the Yangzi", *China The Maritime Customs Service Vol – VI (1842-1901)*, Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1938, p. 97.

<sup>789</sup> Charles Vogel, *Du commerce et des progrès de la puissance commerciale de l'Angleterre et de la France au point de vue de l'histoire, de la législation et de la statistique, d'après les sources et données officielles avec une introduction comprenant un aperçu de l'histoire générale du commerce jusqu'à nos jours*, Paris, Veuve Berger Levraut et fils, 1867, p. 400.

Dans le chapitre V, ont été expliqués les dates de l'ouverture des différents ports de l'intérieure de la Chine ; et en quoi géographiquement parlant, il est important de réaménager le port fluvial de Shanghai qui sert de point du départ pour accéder à la Chine de l'intérieure. Dans ce dernier chapitre, l'accent sera mis sur les réactions des Chinois devant les puissances étrangères, durant la période de 1860 jusqu'en 1914. Pour ce faire, dans un premier temps, le chapitre recensera les compagnies de navigations maritimes en Chine, et comment les compagnies locales de shipping ont petit à petit changé leur priorité de marché. C'est-à-dire, en effet elles se sont redéployées du marché extérieur vers le marché intérieur ; ensuite, seront présentés les grandes compagnies de navigation à vapeur établies à Shanghai, avec une éventuelle explication détaillée sur leurs lignes de navigation dans la Chine intérieure au départ de Shanghai ; ensuite, les réactions des Chinois de vouloir se redresser, et reprendre contrôle du commerce portuaire de leur propre pays seront démontrées dans la deuxième partie ; enfin, des comparaisons seront établies en matière des managements entre les entreprises chinoises et étrangères. Ces analyses aboutiront à la conclusion générale de cette thèse, qui cherche à savoir quel rôle les entreprises étrangères ont joué dans l'aménagement, la construction et le développement du port de Shanghai de 1843 à 1914.

## **VII.1 LES COMPAGNIES DE NAVIGATION À VAPEUR EN CHINE**

Les bateaux à vapeur destinés à la marine marchande peuvent être divisés en trois classes. La première classe est construite expressément pour transporter un grand nombre de passagers et une cargaison légère, ou pas de cargaison du tout ; la deuxième classe est le type ordinaire de navire, avec des logements pour les passagers et le fret ; tandis que la troisième classe comprend les navires construits pour transporter exclusivement des marchandises, ou navires de charge.<sup>790</sup>

### **VII.1.1 Le Mail Steamer et le shipping steamer**

La forme de chacune de ces trois classes diffère très sensiblement de celle des autres. Généralement, les steamers à passagers sur les fleuves sont conçus pour atteindre une

---

<sup>790</sup> John G. Winton, *Modern Steam Practice and Engineering: A Guide to Approved Methods of Construction and the Principles Relating Thereto*, London, Blackie & Son, 1883, p. 765.

grande vitesse ; leur tirant d'eau doit nécessairement être léger pour naviguer dans les nombreux endroits peu profonds du cours d'une rivière. Par conséquent, le corps d'un steamer fluvial est généralement assez plat, et sa ligne relativement fine.<sup>791</sup> Les steamers fluviaux les plus connus étaient ceux construits par les constructeurs de navires de Clyde en Ecosse. Leurs vapeurs à passagers pouvaient atteindre dans certains cas, une vitesse de vingt miles par heure pour voir plus. Quant aux steamers océaniques, ceux-ci sont construits pour permettre l'hébergement d'un grand nombre de passagers en plus du fret. Ils doivent également avoir un plus grand espace de transport pour le charbon. Par conséquent, ces navires sont généralement plus longs et plus larges avec un tirant d'eau beaucoup plus important. La dernière catégorie de steamers sont souvent construits pour donner la plus grande puissance de transport de marchandises, nécessairement au prix d'une perte de vitesse correspondante. Dans les eaux de l'Empire chinois étaient présents ces trois classes de steamers.

La toute première compagnie de steamer créée pour naviguer dans les eaux autour de la région de Canton, était la Hong Kong & Canton Steam Packet Co.<sup>792</sup> il s'agissait pour elle d'assurer la communication maritime entre Canton et Hong Kong (la nouvelle colonie récemment établie par l'Angleterre). En 1848, cette société naquit suite aux initiatives des commerçants anglais possédants des intérêts et des affaires en Chine et à Hong Kong. La compagnie possédait au total 120 actionnaires, détenteur d'action d'un nominal de 250£ chacune. Les premiers gestionnaires étaient les marchands de la compagnie Jardine & Matheson Co. et de la compagnie Dent & Co.<sup>793</sup> Cependant, malgré un service régulier, commencé depuis le début de l'année 1849, cette compagnie ne possédait que deux petits steamers (les deux steamers jaugeaient moins de 140 tonnes) pour assurer leur service. En vue de l'augmentation accrue des concurrents, la compagnie n'exista que très peu de temps jusqu'en 1854.<sup>794</sup> Avec l'arrivée des investisseurs américains sur le marché du transport maritime, en 1865, est incorporée une nouvelle compagnie de shipping. Il s'agit du Hong

---

<sup>791</sup> *Ibid.*

<sup>792</sup> *An Anglochinese Calendar for the year 1850*, Hong Kong, Office of the Chinese Repository, 1850, p. 96.

<sup>793</sup> *Ibid* ; Ernest John Eitel, *Europe in China: The History of Hong Kong from the Beginning to the Year 1882*, London, Luzac & Company, Hong Kong, Kelly & Walsh. LD., p. 276.

<sup>794</sup> *Historical and Statistical Abstract of the Colony of Hong Kong, 1841-1930, third edition*, Printed by Noronha & Company, Government Printers, Hong Kong, 1932, p. 9.

Kong Canton and Macao Steamboat Company<sup>795</sup>. Les actionnaires de cette société viennent surtout de la maison Augustine Heard & Co., la maison Russell & Co. et la compagnie Douglas Lapraik.<sup>796</sup> Le point en commun de ces deux premières sociétés de navigation de steamer, était qu'elles visaient toutes les deux essentiellement le marché du transport maritime côtier. Tout d'abord dans le sud de la Chine tout au début (les côtes entre Hong Kong, Canton et Macao), et au fur et à mesure de leur développement, leurs steamers remontaient aussi vers le nord de la Chine, de Shanghai à Tianjin.

Les deux exemples cités ci-dessus représentent un remarquable exemple de l'influence que possède les compagnies de commerce étrangères : elles étaient des pionnières de la nouvelle industrie maritime en Chine. Ces entreprises locales devançaient même les grandes sociétés financées par l'État, elles acquirent de plus grand succès. Avant la formation des sociétés de transport maritime locales, le Peninsular and Oriental Steam Navigation Company avait aussi ouvert une ligne régulière pour le transport entre Hong Kong et Canton. En 1849, la P.&O. avait mis en service un steamer (le Lady Mary Wood) pour assurer la ligne nouvellement ouverte entre Shanghai et Hong Kong, cependant, la ligne n'eut pas de succès et s'est échoué en décembre 1850. Car la P.&O. incitait les commerçants locaux à payer une subvention du frais de port mensuelle en lieu, et cela n'est pas plaisant aux commerçants.<sup>797</sup> Outre que l'Angleterre, les compagnies maritimes des autres puissances européennes et américaines subventionnées par l'État ont aussi ouvert des lignes régulières pour le shipping et le voyage maritime entre la Chine et leur métropole. L'autre exemple pertinent consiste aux Messageries maritimes<sup>798</sup>. Celui-ci a ouvert une ligne régulière pour Shanghai à partir de 1862, offrant un service plus luxueux par rapport à la compagnie P.&O. Cependant, les Messageries Maritimes n'ont eu que succès sur les lignes maritimes, ils n'ont jamais réussi à pénétrer dans le marché intérieur de la Chine.

---

<sup>795</sup> Voir Figure VII.1.

<sup>796</sup> Resource en ligne, consulté le 15 juillet 2022, <https://industrialhistoryhk.org/douglas-lapraik/>

<sup>797</sup> Ernest John Eitel, *Europe in China: The History of Hong Kong from the Beginning to the Year 1882*, London Luzac & Company, Hong Kong, Kelly & Walsh, Ld, 1895, p. 276.

<sup>798</sup> Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *La Compagnie de navigation française des messageries maritimes de 1851 à 1914 : entreprise de transport et service public*, thèse de doctorat en Histoire contemporaine, Université Paris IV.

Jusqu'en 1914, les lignes maritimes régulières entre l'Occident et la Chine sont tenues par les grandes compagnies nationales européennes suivantes : donc la compagnie britannique le P.&O. Ses navires naviguaient de Londres jusqu'en Chine et au Japon, avec un service continu d'un départ tous les quinze jours. Les autres compagnies d'importance significatives étaient les suivantes : la compagnie allemande, le Nord-Deutscher Lloyd (N.D.L.) dont les navires voyageaient entre Brême, la Chine et le Japon, avec un départ tous les quinze jours ; la Compagnie française des Messageries Maritimes, dont les navires se rendaient de Marseille en Chine et en Japon, avec un départ tous les quinze jours également ; il y avait aussi une compagnie américaine, la Pacific Mail Steamship Co. (P.M.S), dont les navires voyageaient de San Francisco en Japon et en Chine, etc.<sup>799</sup>

Les compagnies mentionnées ci-dessus offraient toutes, des excellents services et fonctionnent très efficacement. Cependant, si puissantes telles qu'elles fussent, elles ne réussirent jamais à concurrencer les compagnies de navigation et de shipping locales lorsque ce marché fut ouvert en Chine. Depuis longtemps, les Européens souhaitent établir le lien pour mener à bien des échanges commerciaux à l'intérieur de la Chine. Dans son fameux livre *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des Nations*, publié en 1776, Adam Smith a écrit que « la grande étendue de l'empire de la Chine, la multitude immense de ses habitants, la variété de ses productions et la facilité des communications établies par la navigation entre la plus grande partie de ces provinces, rendent le marché intérieur de ce pays d'une si vaste étendue, qu'il est seul suffisant pour soutenir de très grandes manufactures et admettre des subdivision de travail très considérables»<sup>800</sup>. Cependant, d'après lui, « la politique de la Chine favorise l'agriculture et de préférence à toutes les autres industries », et que « les Chinois ne font que peu ou point de commerce étranger par eux-mêmes dans leurs propres bâtiments ...Par conséquent, le commerce étranger se trouve de toutes manières, à la Chine, resserré dans un cercle plus étroit que celui dans lequel il s'étendrait naturellement si les Chinois lui eussent laissé plus de liberté,

---

<sup>799</sup> H. G. W. Woodhead, M. J.I., H. T. Montague Bell, B. A., *The China yearbook 1914*, London, George Routledge & Sons, Limited, 1914, p. 431.

<sup>800</sup> Adam Smith, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Livre IV, traduction française de Germain Garnier, 1881, à partir de l'édition revue par Adolphe Blanqui en 1843, p. 205, document numérisé par Jean-Marie Tremblay, <http://pages.Infinet.net/sociojmt>

soit dans leurs propres vaisseaux, soit dans ceux des nations étrangères. »<sup>801</sup> Ce livre, considéré comme le premier livre moderne d'économie, a beaucoup influencé la pensée économique des Européennes, donc leur point de vue sur l'économie de la Chine également. Les économistes, les politiciens, les commerçants européens... savent tous que la Chine intérieure, représentait un marché de commerce immense. C'était la raison pour laquelle, ces mêmes commerçants européens voulurent toujours continuer à pénétrer sur ce marché, qu'au final ils réussirent à le faire.<sup>802</sup>

Il est à rappeler que jusqu'en 1860, les *clippers* dominaient encore le monde du transport maritime en Chine. Pour les commerçants étrangers qui sont installés dans les villes portuaires, chaque compagnie de commerce possédait leur propre navire de transport pour le commerce triangulaire entre la Chine, les Indes, et leur métropole. Le métier du shipping n'est pas encore professionnalisé en Chine. Les données statistiques datant de 1863 montrent que le commerce dans les ports de Jiujiang et de Hankou à l'intérieur de la Chine est remarquable dès leur ouverture en 1862. De juillet 1861 au juin 1862, le chiffre d'affaires total en terme exportation dans les huit ports chinois (Shanghai, Canton, Shantou (Swatow), Ningbo, Zhenjiang (Chinkiang), Tianjin, Fouzhou, Amoy) est de 3 119 042, 581 taëls ; un an après, en 1863, ce chiffre atteint 4 162 245, 117 taëls, soit une augmentation de 33 pour cent par rapport à l'année 1862. Parmi le chiffre du 1863, le montant des exportations réalisées dans le port de Jiujiang et de Hankou est de 5 525 009, 071 taëls, ce qui représente d'environ 12,6 pour cent de total chiffre. Le poids de ces deux ports du Yangzi sur l'exportation chinoise est remarquable.

Dans les années suivants 1863, le commerce intérieur chinois ne fait qu'augmenter. C'est à partir de ces années, lorsque les conditions politiques ont favorisé le développement du marché de shipping, et que les exemples des compagnies maritimes nationales européens ont inspiré les commerçants basés en Chine, que l'on voit paraître des compagnies de navigation de steamer professionnelles sur place. C'est aussi à partir de ces années, le transport maritime est divisé en deux branches : le transport du service de la poste (Mail

---

<sup>801</sup> *Idem.*

<sup>802</sup> Voir chapitre V, « L'aménagement et la gestion du port et les nouveaux métiers ».

steamer), et le shipping proprement dit. L'importance du commerce intérieur chinois font que les compagnies de shipping exercent majoritairement leurs activités dans les eaux chinoises (les côtes et les eaux intérieures). Parlant de shipping intérieur, le fleuve de Yangzi est inséparable aux énormes succès de la ville de Shanghai. En tant que la ville de sortie en mer du sud de Chine pour le fleuve Yangzi, Shanghai est la ville du départ pour le gigantesque marché intérieur chinois.

Figure VII.1 - Publicité de Hong Kong, Canton & Macao Steamboat Company

---

**HONGKONG, CANTON, & MACAO STEAMBOAT  
COMPANY, LIMITED.**

---

DIRECTORS.  
A. MACG. HEATON, Esq.,—*Chairman.*  
RICHARD DEACON, Esq. (absent) | E. R. BELLIOS, Esq.  
A. ANDRE, Esq. | Hon. W. KESWICK.

---

MARINE SUPERINTENDENT.  
GEORGE U. SANDS, Esq.

---

SECRETARY.  
P. A. DA COSTA, Esq.

---

AGENTS.  
MESSRS. DE MELLO & Co., Macao. | MESSRS. DEACON & Co., Canton.

---

STEAMERS.  
*White Cloud* leaves Macao for Hongkong every morning, at 8 A.M.; Returning,  
leaves Hongkong at 2 P.M.  
*Kiukiang* and *Kinshan* leave every alternate day for Canton at 8 A.M.;  
Returning, leave Canton at 9 A.M.  
*Spark* leaves Macao for Canton, and *vice versa*, on alternate days,  
starting from Macao at 7.30 and Canton at 8 A.M.

---

Source : *The Directory & Chronicle for China, Japan, Corea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, the Philippines, &c.* Hong Kong, Hong Kong Daily Press Office, 1876, p. 69.

Figure VII.2 - Le premier steamer mis en service entre Shanghai et Hong Kong  
Gibraltar vue de la mer avec le Lady Marry Wood



Source : Chabot Charles, William Delamotte, National Maritime Museum, Greenwich, London,  
<https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-140179>



Tableau VII.1 et 2 - Le commerce international en Chine en 1862 et 1863.

**SECOND YEAR.**

1ST JULY, 1861,—4TH, 5TH, 6TH, AND 7TH QUARTERS,—TO 30TH JUNE, 1862.

HIEN-FUNG, 11TH YEAR, 5TH MOON, 24TH DAY, TO TUNG-CHE, 1ST YEAR, 6TH MOON, 4TH DAY.

PORT.	IMPORT.	OPIUM.	EXPORT.	TONNAGE.	COAST TRADE.	NATIVE.	TOTAL.
	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>
SHANGHAI,.....	1,563,089.8.8.1	593,773.7.6.8	856,787.5.6.8	85,907.2.5.9	183,132.1.8.2	13,553.1.3.2	3,296,243.7.9.0
CANTON,.....	184,633.6.9.6	91,578.4.3.1	797,870.7.2.6	31,426.9.0.0	13,330.1.0.2	33,862.7.0.3	1,152,702.5.5.8
SWATOW,.....	121,819.2.4.1	<i>Included in Import.</i>	81,019.6.5.8	7,121.6.0.0	13,122.3.0.1	<i>Not Reported.</i>	223,082.8.0.0
NINGPO,.....	32,075.1.2.6	"	204,929.9.1.5	5,147.6.0.0	2,334.5.6.8	19,375.3.1.1	263,862.5.2.0
CHINKIANG,.....	15,785.3.0.6	<i>Nil.</i>	1,556.5.3.0	<i>Nil.</i>	1,155.2.1.7	<i>Nil.</i>	18,497.0.5.3
TIENTSIN,.....	127,955.5.7.2	<i>Included in Import.</i>	19,166.9.0.5	5,426.6.0.0	11,658.5.0.6	"	164,207.5.8.3
FOOCHOW,.....	258,992.9.5.1	"	1,139,908.8.4.6	14,309.2.0.0	34,254.0.1.7	"	1,447,465.0.1.4
AMOY,.....	43,055.2.5.9	"	17,802.4.3.3	3,737.3.0.0	5,261.1.1.6	"	69,856.1.0.8
TOTAL,.....	2,347,407.0.3.2	685,352.1.9.9	3,119,042.5.8.1	153,076.4.5.9	264,248.0.0.9	66,791.1.4.6	6,035,917.4.2.0

*N.B.*—Chinkiang Office established,..... April, 1861.  
 Tientsin " " ..... May, 1861.  
 Foochow " " ..... July, 1861.  
 Amoy " " ..... April, 1862.

**THIRD YEAR.**

1ST JULY, 1862,—8TH, 9TH, 10TH, AND 11TH QUARTERS,—TO 30TH JUNE, 1863.

TUNG-CHE, 1ST YEAR, 6TH MOON, 5TH DAY, TO 2ND YEAR, 5TH MOON, 15TH DAY.

PORT.	IMPORT.	OPIUM.	EXPORT.	TONNAGE.	COAST TRADE.	NATIVE.	TOTAL.
	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>	<i>Tls m.c.c.</i>
SHANGHAI,.....	1,319,734.1.4.0	718,912.8.0.8	967,241.8.6.9	164,638.2.9.4	* 123,139.4.5.9	4,052.9.8.4	3,297,719.5.5.4
CANTON,.....	136,041.1.6.5	151,848.5.4.0	815,303.3.7.9	25,989.2.0.0	26,245.3.6.5	34,096.0.7.4	1,189,523.7.2.3
SWATOW,.....	23,885.6.6.0	123,195.6.0.0	136,836.3.7.0	10,434.8.0.0	28,580.2.9.2	<i>Not Reported.</i>	322,932.7.2.2
NINGPO,.....	35,450.3.4.9	8,233.2.0.0	125,439.3.1.4	13,539.4.0.0	30,505.9.9.7	2,442.7.5.2	215,611.0.1.2
CHINKIANG,.....	5,942.4.4.7	390.0.0.0	1,595.4.2.4	3,658.5.5.9	26,035.8.3.9	<i>Nil.</i>	37,622.2.6.9
TIENTSIN,.....	18,736.3.1.0	41,778.0.5.7	16,374.6.3.6	1,063.8.0.0	26,014.2.0.1	"	103,967.0.0.4
FOOCHOW,.....	49,939.4.5.7	215,668.0.3.4	1,340,105.2.7.5	17,361.4.0.0	37,014.2.3.3	"	1,660,088.3.9.9
AMOY,.....	66,548.5.8.0	88,661.1.6.3	219,613.2.5.9	18,979.8.0.0	20,724.3.8.7	"	414,527.1.8.9
KIUKIANG,.....	160.2.3.3	<i>Nil.</i>	229,762.4.5.7	266.2.0.0	* 21,625.4.9.5	"	251,814.3.8.5
HANKOW,.....	1,858.4.6.0	1,270.8.0.0	295,246.6.1.4	3,166.5.6.1	* 30,730.5.6.3	"	332,272.9.9.8
CHEFOO,.....	6,504.1.2.8	4,524.7.2.0	14,726.5.2.0	1,594.7.0.0	6,037.6.3.2	"	33,387.7.0.0
TOTAL,.....	1,664,800.9.2.9	1,354,482.9.2.2	4,162,245.1.1.7	260,692.7.1.4	376,653.4.6.3	40,591.8.1.0	7,859,466.9.5.5

Source : *The Chronicle and Directory for China, Japan and The Philippines for 1865*, Hong Kong, "Daily Press" Office, 1865.

Figure VII.3 - Publicité de la compagnie Royal Mail Steam Packet Co.

x Advt. ix

**THE  
ROYAL MAIL  
STEAM PACKET CO.**

**SHIRE LINE**

FROM  
Hamburg, Antwerp, Middlesbrough, Hull, London  
DIRECT TO  
Straits, China and Japan and North Pacific Ports

TAKING CARGO AT THROUGH RATES TO ALL THE  
PRINCIPAL DESTINATIONS IN THE FAR EAST, ALSO TO  
INLAND POINTS IN CANADA AND THE UNITED STATES  
OF AMERICA.

---

*For FREIGHT and PASSAGE apply to the Brokers—*  
**McGREGOR, GOW, NORRIS & JOYNER, Ltd.**  
4 FENCHURCH AVENUE, E.C.  
Tel. No. Avenue 5804/5/6. Telegraphic Address: "EASTWARDLY, LONDON."

*Or for PASSAGE to the Owners—*  
**THE ROYAL MAIL STEAM PACKET CO.**  
18 MOORGATE STREET, E.C.  
Tel. No. 3720 Wall. Telegraphic Address:  
4 Fenchurch Avenue, London, E.C. "OMARISHIRE, LONDON."  
Tel. No. Avenue 5804/5/6.

---

*Agents in—*

COLOMBO . . . . .	SKRINE & CO.
STRAITS SETTLEMENTS . . . . .	BOUSTEAD & CO.
HONG KONG . . . . .	JARDINE, MATHESON & CO.
MANILA . . . . .	McLEOD & CO.
SHANGHAI . . . . .	JARDINE, MATHESON.
NAGASAKI . . . . .	HOLME RINGER & CO.
KOBE . . . . .	SAMUEL SAMUEL & CO.; SALE & FRAZAR.
YOKOHAMA . . . . .	SAMUEL SAMUEL & CO.; SALE & FRAZAR.
VICTORIA . . . . .	FINDLAY, DURHAM & BRODIE.
VANCOUVER . . . . .	F. WATERHOUSE & CO.
SEATTLE . . . . .	F. WATERHOUSE & CO.
TACOMA . . . . .	F. WATERHOUSE & CO.
PORTLAND . . . . .	F. WATERHOUSE & CO.

Source : H. G. W. Woodhead, M. J.I., H. T. Montague Bell, B. A., *The China year book 1914*, London, Gerge Routledge & Sons, Limited, 1914, p. 6.

### VII.1.2 De Shanghai à la Chine intérieure, l'ouverture d'un marché immense

Le Yangzi est le troisième plus long fleuve du monde. Sa source part du nord central du plateau de Tibet, il traverse toute la Chine de l'Ouest à l'Est pour enfin rejoindre la mer de Chine Orientale par la ville de Shanghai. Sa trajectoire est très longue. Elle est différente en fonction du relief géographiquement étagé de la Chine. Ce fleuve est naturellement divisé en trois parties qui sont les suivantes : la partie au-dessous de Hankou s'appelle le Bas-Yangzi ; celle entre Hankou et Ichang est appelé le moyen Yangzi et la partie au-dessus d'Ichang, distant de 970 milles de la mer, le haut-Yangzi. Les sections inférieure et moyenne sont exemptes de navigation rapide et sont navigables par des steamers. Tandis que, dans la partie située au-dessus d'Ichang, le courant d'eau est trop rapide, donc par conséquent, il est trop dangereux pour la navigation à vapeur. C'est pourquoi le trafic de navire sur cette partie est très limité.<sup>803</sup> Les bateaux à vapeur de 10 pieds peuvent naviguer sur le cours inférieur du fleuve en toute saison, bien que pendant les basses eaux, les échouements soient fréquents, notamment entre Jiujiang et Hankou. La partie du moyen-Yangzi est navigable pendant la majeure partie de l'année, mais à des basses eaux extrêmes, les navires dépassant les tirants d'eau de 7 pieds ne sont pas autorisés.<sup>804</sup>

Généralement, le bas-Yangzi est assez large et profond pour naviguer par les bateaux à vapeur d'environ 2000 tonnes, mais ces derniers sont réduits à naviguer jusqu'au port de Hankou. Au de-là de cette limite, lorsque l'on veut entrer dans la partie de haut-Yangzi, il faut souvent changer son trajet au profit de bateaux traditionnels chinois (les jonques) si l'on veut poursuivre la traversée vers la Chine de l'ouest. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, certains steamers naviguaient aussi sur le haut-Yangzi, mais souvent ils étaient dotés de deux capitaines extrêmement expérimentés, de deux autres assistants capitaines et de deux quartiers-mâîtres, ceci, afin d'assurer la sécurité de la main-d'oeuvre sur le navire. Parfois, dans certains endroits dangereux, les coolies étaient sollicités afin d'aider les

---

<sup>803</sup> *Asiatic Pilot: East coast of Siberia, Sakhalin Island and Korea, volume 3*, United States, Hydrographic Office, 1918, Government Printing Office, p. 18.

<sup>804</sup> *Commerce Reports, A Weekly Survey of Foreign Trade*, Issued by the Bureau of Foreign and Domestic Commerce, United States Department of Commerce, Number 30, July 27 1931, p. 239.

navires à passer les rapides.<sup>805</sup> Pour naviguer sur le Yangzi, les compagnies de navigation utilisaient souvent des steamers fluviaux de type Clyde qui sont plus petits et adaptés à la navigation sur les cours d'eau à l'intérieur de la Chine. Sur les trois parties de Yangzi, la ligne de navigation Shanghai-Hankou est la plus importante pour le commerce à l'intérieur de la Chine. C'est la raison pour laquelle toutes les compagnies de navigation de transport installées à Shanghai font voyager leurs steamers entre ces deux ports. La figure VII 5 ci-dessous indique tous les ports ouverts sur le Yangzi, en partant de Shanghai vers l'intérieur de la Chine en 1910. Cette liste comporte donc : Zhenjiang 鎮江, Nanjing 南京, Wuhu 芜湖, Jiujiang 九江, Hankou 漢口, Yuezhou 岳州, Shashi 沙市, Yichang 宜昌 et Chongqing 重慶. Parmi ces villes, si Jiujiang est un autre port relativement important, cependant la place de Hankou est irremplaçable<sup>806</sup>. Les Steamers font souvent leur arrêt à Hankou. C'est la raison pour laquelle les docks de réparation de bateaux se sont aussi bien développés dans cette ville. Attaché à la mission de France en Chine de 1843 à 1846, Charles-Hubert Lavollée (1823-1913)<sup>807</sup>, écrit dans son livre *La Chine contemporaine*, publié en 1860, un paragraphe décrivant l'importance de la ville de Hankou sur le Yangzi ainsi suivant :

« Le triangle formé par les trois villes de Ou-tchang-fou (Wuchang), Hanyang et Hankou est le centre d'énormes opérations de transit et d'entrepôt ; une grande partie du commerce intérieur du céleste empire passe par ses magasins. Le commerce étranger n'est pour ainsi dire qu'une goutte d'eau dans ce gouffre où aboutissent tous les courants qui alimentent les besoins de trois cent soixante millions d'hommes... Nous devons ainsi comprendre pourquoi la dynastie tartare a montré si peu d'empressement à favoriser l'intervention commerciale de l'Europe dans les transactions Lode l'empire. Le négoce intérieur suffit à l'activité des Chinois, et le gouvernement n'apercevait pas l'intérêt sérieux à modifier pour le commerce une

---

<sup>805</sup> *Ibid.*

<sup>806</sup> Voir Tableau VII. 3, *Tableau du d'import-export des villes de Hankou, Yichang, Shashi et Jiujiang pour les années 1903,1913, 1923 et 1924.*

<sup>807</sup> Source en ligne, [https://data.bnf.fr/fr/10604443/charles-hubert\\_lavollee/](https://data.bnf.fr/fr/10604443/charles-hubert_lavollee/), consulté le 01/08/2022.

politique qui avait si longtemps adopté pour devise l'exclusion systématique des étrangers. »<sup>808</sup>

Les villes (villages, zhen 鎮 en chinois) de Wuchang, Hanyang et Hankou font aujourd'hui partie de la ville de Wuhan, mais dans l'histoire, ces villes ont existé indépendamment. En particulier, la ville de Hankou a longtemps constitué une grande ville à elle seule.<sup>809</sup> Par sa position géographique stratégique, cette ville est naturellement le foyer du commerce en Chine, tant en importation qu'en exportation. Le thé constitue, depuis l'ouverture du commerce entre la Chine et les autres pays étrangers, le produit d'exportation majeur pour la Chine. En dehors des ports maritimes de Shanghai et de Fuzhou, le port de Hankou, situé dans la région de Hubei, au centre de la Chine, et qui relie la Chine d'intérieur et la Chine de l'ouest, offrait le plus grand marché intérieur pour les théés. Bien que la région ne fût pas celle qui produisait le plus du thé comparant à la région de Fujian et le Zhejiang, le port de Hankou était connu pour être le grand entrepôt du thé venant de quatre coins de l'Empire du milieu. Surtout à Hankou, les marchands de thé exportent un type de thé au prix inférieur très intéressant – le thé en brique. Ce qui attirait beaucoup de commerçants étrangers, surtout les Russes, qui étaient très présents dans cette ville. Grands demandeurs du thé noir en brique, les Russes exportaient ces théés du port de Hankou au port de Tianjin par voie fluviale. Une fois arrivés à Tianjin, ils continuaient leur chemin par route terrestre pour les envoyer jusqu'en Sibérie.

La ville de Hankou était pour ainsi dire une ville indispensable au commerce du thé en Chine. Au vu de sa situation géographique importante, les Anglais avaient obtenu une concession dans cette ville dès 1861. Par la suite, les Allemands (en 1895), les Russes (en 1896), les Français (en 1896) et les Japonais (en 1898) ont successivement obtenu une concession dans la ville, ce qui faisait de Hankou la troisième ville chinoise la plus cosmopolite de cette époque juste derrière Shanghai et Tianjin.<sup>810</sup> Tout comme à Shanghai,

---

<sup>808</sup> Charles Hubert Lavollée, *La Chine contemporaine*, Paris, Michel Lévy Frères, 1860, p. 76.

<sup>809</sup> Chang Cheng 常城, *Wanqing Hubei xiandaihua yanjiu: 1861-1911* 《晚清湖北现代化研究: 1861—1911》, Beijing, Zhongguo shehui kexue chubanshe, 2020 ; William T. Rowe, traduit par Lu Xiqi, Luo Dufang, *Hankou conflict and community in a Chinese city 1796-1895*, Beijing, Zhongguo renmin daxue, 2016.

<sup>810</sup> *Ibid.*

les maisons de commerces européennes y sont installées en nombre.<sup>811</sup> Il est clair que Hankou était non seulement un grand port d'exportation, mais il constituait aussi un grand port fluvial d'importation. La population du grand bassin de Yangzi était estimée à 200 000 000 personnes<sup>812</sup> au début du XX<sup>e</sup> siècle. Avec sa superficie d'environ 1 207 008 km carrés, cette partie de la Chine représentait un marché commercial gigantesque. Hankou se trouvait placé au centre de ce marché.<sup>813</sup> À l'époque, pratiquement toutes les importations de marchandises étrangères arrivent à Hankou depuis Shanghai et d'autres ports de la Chine. En 1897, les importations de marchandises étrangères à Hankou s'élèvent à 23 000 000 de taëls.<sup>814</sup> De surcroît, l'importance de Hankou augmente de plus en plus avec les constructions des chemins de fer qui lie la ville de Hankou à Pékin (travaux commencés en 1898, mis en service en 1905<sup>815</sup>) et celui qui lie Canton à Wuchang (travaux commencés vers 1900) vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle. En 1910, il y a huit lignes de steamers naviguent entre Shanghai et Hankou tous les jours. Ces navires étaient entre 500 à 1900 tonnes, ils faisaient souvent les allers-retours entre Ichang aussi. Cette fréquence de navire témoigne parfaitement l'importance considérable du commerce sur le bas- Yangzi, et spécialement la ville de Hankou.

---

<sup>811</sup> *L'Exploration, Revue des conquêtes de la civilisation sur tous les points du globe, Recueil géographique hebdomadaire, tome XVIII, 2<sup>e</sup> semestre 1884, Paris, Au bureaux de la revue, 1884, p. 18.*

<sup>812</sup> *Ibid*, p. 1.

<sup>813</sup> Issued by the Bureau of Foreign and Domestic Commerce, *Commerce Reports, Weekly Containing Current Foreign Trade News, March 1940, No.10*, United States Department of Commerce, 1949.

<sup>814</sup> Bureau of Statistics, Treasury Department, O. P/ Austin, chief, *Monthly summary of Commerce and Finance of the United States for the fiscal year 1899*, Washington, Government printing office, 1899, p. 2195.

<sup>815</sup> Julian Herbert Arnold and Department of Commerce Bureau of Foreign and Domestic Commerce, *China, a Commercial and Industrial Handbook*, Washington, Government Printing office, 1926, p. 439.

Figure VII. 4 - Bassin fluvial du Yangzi



Source : Pline, CC BY-SA 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0> , via Wikimedia Commons

Figure VII. 5 - Les ports chinois ouverts au commerce étranger au début du XX<sup>e</sup> siècle



Source: CMC customs stations given in T. Lyons, *China Maritime Customs and China's Trade Statistics, 1859-1948* (Trumansburg, NY, Willow Creek Press, 1973) and Treaty Ports (TP) with entries in the *Returns to Trade of 1910*.

Tableau VII.3 – Chiffres d'affaires d'import-export du port de Hankou, Yichang, Shashi et Jiujiang de 1903 à 1924.

Ports	1903	1913	1923	1924
<b>EXPORTS</b>				
	<i>U. S. currency</i>	<i>U. S. currency</i>	<i>U. S. currency</i>	<i>U. S. currency</i>
Hankow	\$35, 652, 152	\$61, 174, 000	\$113, 342, 554	\$111, 538, 637
Ichang	876, 682	2, 246, 955	2, 283, 400	1, 952, 822
Shasi	438, 646	662, 352	8, 187, 312	10, 368, 397
Kiukiang	7, 483, 969	11, 480, 726	25, 221, 748	28, 364, 808
<b>IMPORTS</b>				
Hankow	35, 229, 130	39, 109, 309	47, 783, 182	66, 667, 372
Ichang	1, 070, 840	1, 364, 055	1, 341, 645	3, 104, 572
Shasi	1, 039, 402	2, 356, 039	3, 047, 503	3, 266, 873
Kiukiang	6, 635, 137	8, 976, 877	11, 268, 188	11, 455, 289
<b>TOTALS</b>				
Hankow	70, 881, 282	100, 283, 309	161, 125, 736	178, 206, 009
Ichang	1, 947, 522	3, 611, 010	3, 625, 045	5, 057, 394
Shasi	1, 478, 048	3, 018, 391	11, 234, 815	13, 635, 270
Kiukiang	14, 119, 106	20, 457, 603	36, 489, 936	39, 820, 097

Source : Victor Deville, *Manuel de géographie commerciale : étude économique des différentes parties du monde, et particulièrement de la France*, Tome 1, Paris, Berger- Levrault et Cie, 1893, pp. 86-91

Depuis que le règlement de commerce sur le Yangzi soit promulgué par le gouvernement chinois en 1863, le commerce intérieur avec les étrangers sur cette ligne développe à grande vitesse. Cependant, le développement plus rapide des privilèges des étrangers en Chine est suite à l'introduction des méthodes commerciales modernes datant du traité de Shimonoseki 《马关条约》, conclu entre la Chine et le Japon, après la perte de la première guerre sino-japonaise de la part de la Chine en 1895<sup>816</sup>. Suite à cette guerre, est signé, le Traité de commerce et de navigation avec le Japon. Ce traité inégal accorde au Japon le droit d'acheter des marchandises ou de produire directement à l'intérieur de la Chine ; en plus, les Japonais peuvent louer des entrepôts sans paiement de frais spéciaux. Ils peuvent aussi livrer librement toutes sortes d'industries manufactures dans tous les ports du traité, et ne payant que très peu de droit d'importation. Ces privilèges sont rapidement

<sup>816</sup> Voir Maxime Joseph Marie Sauvage, *La guerre sino-japonaise 1894-1895*, Paris, Libraire militaire de L. Baudoin, 1897 ; Auguste Huet, *Quelques réflexions sur la Guerre Navale Sino-japonaise*, Paris, Nancy, Berger-Levrault Cie, 1896 ; F. De Villenoisy, *La Guerre Sino-Japonaise et ses conséquences pour l'Europe*, Paris, Limoges, Henri Charles-Lavauzelle, 1895.



appliqués à toutes les autres puissances étrangères présentes en Chine.<sup>817</sup> Ces dispositifs ont attiré les investisseurs et commerçants de tous les coins du monde, à venir investir en Chine, ce qui emmène une révolution commerciale dans cet Empire du milieu très fragilisé et qui est sur le point de s'effondrer. La guerre sino-japonaise de 1895 a aussi changé l'ordre de puissance en Chine et en Asie. Le Japon s'impose comme une nouvelle puissance mondiale. Les entreprises japonaises gagnent le marché chinois, son influence dépasse même celle de la France, qui était présente en Chine bien avant elle.

Malgré tous ces changements, Shanghai est une ville à part, dans cette ville, un équilibre de puissance est établi depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'est pas aussi facile de bouleverser cet ordre. En termes de commerce et de shipping commerciale, l'Angleterre, les États-Unis et la Chine elle-même, tiennent toujours la clé en main. De 1865 à 1914, il y a eu la création de nombreuses compagnies de shipping en Chine. Au début, les Anglais et les Américains étaient les plus puissants et dominaient le marché ; par la suite, vers 1875, sous l'influence de mouvement d'auto-renforcement, les Chinois ont réussi à s'industrialiser et gagner en compétence dans ce domaine très rapidement. À partir des années 1880, les entreprises japonaises et russes de navigation à vapeur commencent à prendre de force sur le marché chinois. Les compétitions étaient très rudes, tous les commerçants essayaient de saisir les grandes opportunités commerciales du marché chinois. De 1863 jusqu'en début du XX<sup>e</sup> siècle, forme à Shanghai, cinq grandes compagnies de navigation à vapeur que l'on nomme « Big Five ». Parmi ces cinq compagnies, deux sont britanniques, une américaine et les deux restent sont chinoises. Le succès des steamers dans la navigation maritime est étroitement lié à un facteur international qui se passe dans le Moyen Orient, et qui a changé le mode de transport et de navigation entre l'Europe et l'Asie.

### **VII.1.3 Le canal de suez et le dépassement des steamers sur les clipper**

Il a été rappelé l'importance de l'ouverture du marché intérieur chinois pour le développement des steamers en Chine, cependant un élément international est aussi

---

<sup>817</sup> Lung Chang, *La Chine à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle : les relations diplomatiques de la Chine avec les puissances depuis la guerre sino-japonaise jusqu'à la guerre russo-japonaise*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 1962, p. 102.

primordial pour le dépassement des steamers sur les *clippers*, il s'agit de l'ouverture de canal de Suez en 1869. L'isthme de Suez se situe au nord-est du continent africain, il s'agit d'une étroite bande de terre peu élevée qui sépare la Méditerranée de l'extrémité sud de la mer Rouge et unissait l'Asie à l'Afrique.<sup>818</sup> Ce canal a une longueur de 160 km, une largeur, au niveau de l'eau, de 58 à 100 mètres, ainsi qu'une profondeur de 8 mètres. L'ouverture de ce canal a augmenté grandement le trafic de navire entre l'Europe et l'Orient. La position stratégique que représente ce canal fait que les puissances européennes investissent considérablement dans sa construction.<sup>819</sup> Surtout la Grande-Bretagne qui a de forts intérêts dans la région et dans les Indes orientales, le gouvernement anglais avait même pour projet de privatiser ce canal. Cependant face aux oppositions de toutes les autres nations européennes et par l'Égypte-même, ce projet n'a pas eu de suite.

À Suez, la liberté de circulation est garantie par la convention de Constantinople du 29 octobre 1888, signée après l'occupation de l'Égypte par les Britanniques, qui prévoit que le canal doit rester « libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon. »<sup>820</sup> Les bateaux n'ont plus besoin de passer par le Cap de Bonne Espérance, qui présente beaucoup plus de danger que de passer par le canal. En passant par le canal, les navires gagnent beaucoup plus de temps aussi. Prenons l'exemple de durée de voyage entre Londres Bombay, en 1870, un steamer a besoin de 45 à 50 jours de voyage en prenons la ligne ancienne, c'est-à-dire, en passant par le Cap de Bonne-Espérance ; tandis que en passant par le Canal de Suez, la durée du trajet réduit considérablement, qui ne prend que 21 à 25 jours.<sup>821</sup> Cette diminution du temps permet aux compagnies de commerce à gagner plus de 15 jours sur la livraison des produits, et ainsi de réduire considérablement le coût du trajet (moins de charbon à dépenser) également.

---

<sup>818</sup> De J. Millie, *Isthme et canal de Suez : son passé, son présent et son avenir*, Milan, Imprimerie Civelli A Milan, 1869, p. 1 ; Caroline Piquet, « Creusez Suez, ouvrir l'Asie », Dominique Barjot, *Rencontres impériales : l'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, Paris, Hémisphères Ed., ouvrage à paraître.

<sup>819</sup> Ministère des affaires étrangères, *Documents Diplomatiques, Affaire du Canal de Suez, Décembre 1875*, Paris.

<sup>820</sup> Laurent Carroué, Didier Collet, Claude Ruiz, *Les mutations de l'économie mondiale du début du XX<sup>e</sup> siècle aux années 1970*, 2005, Rosny-sous-Bois, Bréal, p.108. 1875, Imprimerie nationale.

<sup>821</sup> A. de V. *Étude sur le Canal de Suez, par un Homme du Monde*, 1870, Nice, L'Eugène Gauthier et CO ; 1870, p. 13.

En 1868, le commerce international dans les ports de traité chinois s'élève à 154,287.035 taëls ; en 1869, ce chiffre de commerce atteint à 166,413,312 taëls ; et en 1872, ce chiffre augmente jusqu'à 192,457,011 taëls, soit une augmentation de plus de 15 %.<sup>822</sup> Cette évolution peut être liée à l'ouverture de canal de Suez. Durant le dernier trimestre de l'année 1871, il y a eu au total 214 steamers qui transportent 149,533 tonnes de marchandises à l'entrée du port de Shanghai. Pendant cette même période, les mouvements des voiles étaient comparables en quantité de navire, soit 152 navires au total, mais le tonnage était beaucoup moins important, soit 41,564 tonnes seulement. Au terme de l'exportation, les mouvements des steamers et des *clippers* / voiliers sont semblables à ceux des importations.<sup>823</sup> De manière générale, en 1871, les activités des steamers dépassent nettement ceux des voiliers pour le commerce international en Chine. Parmi les 214 steamers entrés au port de Shanghai, 198 viennent de la côte chinoise et des ports rivières de Shanghai, 9 viennent de la Grande-Bretagne, 15 du Japon, 40 du Hong Kong, 6 remorqueurs et 1 dernier qui a été construit sur place.

L'on remarque que la majorité des mouvements des navires se font en Chine même, cependant, ce nombre considérable des navires viennent à l'origine de l'Europe ou des États-Unis. Car à cette époque, il n'existait pas encore d'entreprise de construction de steamers chinoise, tous les steamers étaient soit conçus à l'étranger, soit conçus par des ateliers de construction de navire appartenaient aux étrangers installés en Chine. « L'ouverture du canal de Suez a fait monter en 1873 à plus de 3 milliards le mouvement du commerce de l'Inde anglaise. L'Angleterre seule entrainait pour plus de 2 milliards et demi dans ces échanges, l'Inde vendant plus qu'elle n'achetait et servant par là même de débouché pour l'argent dont elle recevait par an plus de 500 millions, en partie réexportés pour la Chine.<sup>824</sup> Depuis l'ouverture de canal de Suez, la majorité des échanges maritimes passent par là. Pour donner un l'ordre de grandeur, en 1892-1893, 87 pour cent des échanges entre l'Europe et l'Inde Orientale passent par l'Isthme de Suez.<sup>825</sup>

---

<sup>822</sup> China inspectorate of customs, *Trade statistics of the treaty ports, for the period 1863-1872, 1873*. Shanghai, Imperial maritime customs press, pp. 24-25.

<sup>823</sup> Published by Order of the Inspector -General of Customs, *Customs Gazettes 1871-1877*, Shanghai, 1871 to 1877, Customs Press, p. 47. Voir tableau VII. 4.

<sup>824</sup> Henri Cons, *Précis d'histoire du commerce, Volume 2*, 1896, Paris, Berger – Levrault & Cie, p. 213-214.

<sup>825</sup> *Ibid*, p.215.

1870 est une année angulaire dans l'histoire de la navigation à vapeur, c'est à partir de cette année que les steamers commencent à remplacer les *clippers* réellement. La flotte à vapeur passe de 27% du tonnage mondial en 1880 à 62% en 1900 et à plus de 90% en 1913.<sup>826</sup> Certes, les progrès technique et scientifique des steamers rendent ces derniers de plus en plus performants, cependant la réduction du coût de trajet directement lié au passage du canal de Suez, font qu'il devient plus rentable pour les commerçants d'utiliser les steamers comme moyen de shipping par excellence. De ce fait, cela accélère en même temps le développement des steamers.<sup>827</sup> À partir de 1869, l'hélice remplace les steamers à aubes ; le placage en fer remplace le bois et enfin, le moteur compound remplace le moteur monocylindre. Les progrès techniques et le capitalisme progressiste vont souvent de pair, dans le cours de l'histoire, ils sont souvent liés très étroitement. La généralisation des navires à vapeur se fait généralement par les grandes compagnies de navigation. C'est eux qui ont les moyens de s'investir dans la nouvelle technologie pour but de chercher plus de profits.

Du début des steamers jusqu'en 1914, six nationalités, les Britanniques, les Américains, les Français, les Allemands, les Chinois et les Japonais, représentés par sept compagnies pour le long cours, et par six compagnies pour le cabotage rivalisent dans le domaine de shipping à Shanghai<sup>828</sup>. Parmi les premières, on compte les grandes compagnies comme la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, la Ocean Steam Ship Company, la Compagnie des Messageries maritimes, la Pacific Mail Steam Ship Company, et les Messageries allemandes. Pour les compagnies de capotage, les Britanniques sont représentés par deux compagnies : la Indo-China Steam Navigation Company, dont les agents à Shanghai sont Jardine Matheson & Co. et la China Navigation Company, dont les agents sont Butterfield & Swire. La compagnie chinoise est représentée par la China Merchants Steam Navigation Company, qui est un concurrent redoutable aux commerçants étrangers. Du côté Japan, les compagnies japonaises se sont développées rapidement à

---

<sup>826</sup> Laurent Carroué, Didier Collet, Claude Ruiz, *Les mutations de l'économie mondiale du début du XX<sup>e</sup> siècle aux années 1970*, 2005, Rosny-sous-Bois, Bréal, p. 108.

<sup>827</sup> Max E. Fletcher, "The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914", *The Journal of Economic History*, Vol. 18, Np. 4, Cambridge University Press, <https://www.jstor.org/stable/2114548>

<sup>828</sup> *Annales du commerce extérieur, Volume 40 à 51*, Paris, Imprimerie et librairie administrative Dupont, 1879, p. 257-258.

Shanghai suite à la défaite de la Chine dans la première guerre sino-japonaise de 1895<sup>829</sup>. Les compagnies de navigation Nisshin Kisen K. K.<sup>830</sup> et Mitsubishi Mail S.S. Co<sup>831</sup> sont devenues de très importantes compagnies de shipping pour le commerce sino-japonais. Ces compagnies disposaient toutes de grand dock alors à Shanghai.

Côté l'Allemagne, la marine commerciale allemande s'est fortement développée après les années 1880.<sup>832</sup> Pour la Chine, la Compagnie des vapeurs libres allemands fondée par la société Siemssen et Cie, desservait régulièrement Hong Kong, Canton et Amoy. En 1901, il y a eu la création de Hamburg-American Company (HAC)<sup>833</sup> avec la North German Lloyd of Bremen, ces deux compagnies allemandes ont créé une nouvelle ligne de navigation entre Hamburg/Bremen et Manila en passant par Hong Kong. La HAC a même réussi à devenir la principale compagnie assurant la liaison côtière entre Shanghai, Kiautchou (Jiaozhou), Cheefoo Yantai aujourd'hui) et Tianjin.<sup>834</sup> Enfin, l'ancien numéro un du shipping à Shanghai durant la période 1865 à 1875 était une compagnie américaine. Il s'agit de la Shanghai Steam Navigation Company fondée par la société Russell & Co. Cependant, cette compagnie a disparu en 1878 face l'apparition de nouvelles concurrences au début des années 1870. Dans la partie suivante, les trois plus grandes compagnies de navigation à vapeur de Shanghai seront présentées en détail : la Shanghai S.N. Co vient naturellement en première place.

---

<sup>829</sup> Maxime Joseph Marie Sauvage: *La guerre sino-japonaise 1894-1895*. Librairie militaire de L. Baudoin, Paris 1897.

<sup>830</sup> Stephen Kentwell, Howard Dick, *Nisshin Kisen K. K. Illustrated Fleet list*, resource en ligne [https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c\\_d6950e83285d4062bedd1b845e224180.pdf](https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c_d6950e83285d4062bedd1b845e224180.pdf), consulté le 2 août 2022,

<sup>831</sup> Stephen Kentwell, *Fifteen Years of Japanese shipping, A study of the Fortunes of the Mitsubish Company 1870-1885*, resource en ligne , [https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c\\_4f180e1ca2fd47cfab08670a3bfd1c07.pdf](https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c_4f180e1ca2fd47cfab08670a3bfd1c07.pdf), consultee le 5 août 2002,

<sup>832</sup> Édouard Marbeau, Georges Demanche, *Revue française de l'étranger et des colonies et Exploration, gazette, volume 14*, Paris, Imprimerie Chaix, 1891, p.314-215.

<sup>833</sup> Voir Figure VII.6, *Affiche de publicité de la compagnie Hamburg-American Company*.

<sup>834</sup> No. 2821 Annual Series. *Diplomatic and consular reports, Germany. Report for the year 1901 on the Trade and Commerce of the Consular District of Hamburg*, London, Harrison and Sons, St. Martin' Lane, 1902, p.10.

Tableau VII.4 - Les mouvements des navires à l'entrée et à la sortie du port de Shanghai en 1871

ENTERED.	OCTOBER.		NOVEMBER.		DECEMBER.		TOTAL.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
1. Sailing Vessels, .....	56	16,885	50	14,287	46	10,392	152	41,564
2. Steamers, .....	83	58,155	67	46,721	64	44,677	214	149,553
3. River Steamers, .....	18	16,746	18	17,328	19	18,351	55	52,425
4. Native Craft, .....	9	579	11	687	12	705	32	1,971
Total,.....	166	92,365	146	79,023	141	74,125	453	245,513
Same Quarter, 1870, .....	163	92,347	117	68,069	133	68,928	413	229,344

CLEARED.	OCTOBER.		NOVEMBER.		DECEMBER.		TOTAL.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
1. Sailing Vessels, ..	73	23,840	59	19,992	47	13,100	179	56,932
2. Steamers, .....	73	50,149	71	50,135	59	40,055	203	140,339
3. River Steamers, .....	19	17,865	19	17,593	19	18,521	57	53,979
4. Native Craft, .....	8	471	10	650	11	694	29	1,815
Total,.....	173	92,325	159	88,370	136	72,370	468	253,065
Same Quarter, 1870, ...	159	92,668	131	71,356	135	75,363	425	239,387

Of Sailing Vessels entered—	Of Steamers entered—	Of Sailing Vessels cleared—	Of Steamers cleared—
131 were from Coast and River Ports.	198 were from Coast and River Ports.	166 were for Coast Ports.	211 were for Coast and River Ports.
7 were from Great Britain.	9 were from Great Britain.	10 " " London.	7 were for London.
7 " " Australia.	15 " " Japan.	13 " " New York.	14 " " Japan.
2 " " Manila.	40 " " Hongkong.	2 " " Manila.	22 " " Hongkong.
29 " " Japan.	6 " Tug Boats.	13 " " Japan.	6 " Tug Boats.
2 " " Bernard's Inlet	1 was built here.	2 " " Hongkong.	
1 was " Norway.		1 was " San Francisco.	
1 " " Siam.		1 " " Continent of Europe.	
1 " " San Francisco.			
1 " " Hongkong.			
1 " Bought.			
1 " Put Back.			
184 Entered.	269 Entered.	208 Cleared.	260 Cleared.

Source : Published by Order of the Inspector -General of Customs, Customs Gazettes 1871-1877, Shanghai, 1871 to 1877, Customs Press, p. 47.

Figure VII. 6 - Affiche de publicité de la compagnie Hamburg-American Company.

Advt. 11 111

# Hamburg - Amerika Linie



**Regular Sailings to all parts of the world.**

## HAMBURG-EAST ASIA

In conjunction with  
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa," Bremen.

### OUTWARD SERVICE

Fortnightly sailings from Hamburg, Emden, Rotterdam and Antwerp to Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Kobe, and Yokohama (Line "A").

Fortnightly sailings to other ports such as Manila, Tsingtau, Chemulpo, Taku (Tientsin), Hankow (Line "B").

Monthly sailings via East Asiatic Ports to and from the Pacific Coast of U.S.A. and British Columbia (Vancouver B.C., Seattle, Tacoma, Portland) (Line "C").

### HOMEWARD SERVICE

Regular sailings from Japan, China and Straits to Marseilles, Havre, Rotterdam, Emden, Hamburg and Antwerp, taking cargo at through rates to Amsterdam, Copenhagen, Lisbon, Oporto, London, Liverpool, etc.

### COAST LINES

Shanghai — Tsingtau — Chefoo — Dalny — Tientsin and vice versa.  
Shanghai — Tsingtau and vice versa. Shanghai — Hankow (Yangtze Line).

Besides there are regular sailings between New York and Far Eastern Ports and vice versa.

*Agents at New York:* FUNCH, EDVE & Co., Maritime Buildings.

For further particulars apply to the Hamburg-Amerika Linie, East Asiatic Department, Hamburg, or to the Company's Agents, viz.:

**Hongkong:** HAMBURG-AMERIKA LINIE, Hongkong Office. **Kobe and Yokohama:** C. ILLIES & Co. **Penang, Singapore and Manila:** BEHN, MEYER & Co., LTD. **Shanghai and Tsingtau:** HAMBURG-AMERIKA LINIE. **Wladiwostok:** KUNST & ALBERS. **Taku (Tientsin):** CARLOVITZ & Co. **Dalny:** ARNHOLD, KARBERG & Co. **Seattle, Wash.:** DUDLEY W. BURCHARD. **Portland, Oregon:** FRITZ KIRCHHOFF. **Vancouver, B.C.:** C. GARDNER JOHNSON & Co. **Victoria (V.I.):** C. GARDNER JOHNSON & Co.

**Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, Alsterdamm 25.**

*General Agency in London:* SHAW, ADAMS & Co., 78 Gracechurch St., E.

Source : *The China year book 1914*, Shanghai, 1914, North China Daily News & Herald, p. 3.

## **VII.2 LES GRANDES COMPAGNIES DE NAVIGATION À VAPEUR BRITANNIQUES À SHANGHAI.**

Un rapport consulaire publié par le consulat général belge à Shanghai en 1891, fait une remarque des compagnies de shipping à Shanghai ainsi suivante :

« Dix navires à vapeur de type américain, avec leurs cabines sur le pont, mais de construction anglaise, font régulièrement le service entre Shanghai et Hankou ; quatre appartiennent à la « China Merchant's Steam Navigation Company : le Kiang-Yü, le Kiang-Kwam, le Kiang-Fou et le Kiang-Young ; trois à la « Indo-China Steam Navigation Company », dont les agents sont MM. Jardine, Matheson et Co : le Fuhwo, le Taiwo et le Yuenwo ; et trois à la « China Navigation Company » (agents MM. Butterfield & Swire) : le Nagankin, le Shanghai et le Peking. »<sup>835</sup>

Ce passage donne beaucoup d'information. Il est curieux que les dix navires à vapeur qui font régulièrement de service sur le Yangzi soient tous de « type américain ». La raison qui explique cette coïncidence est qu'en effet, la majorité de ces steamers appartenaient anciennement à une compagnie américaine, la Shanghai Steam Navigation Company.

### **VII.2.1 La société Russell & Co. et la Shanghai Steam Navigation Company**

La compagnie Shanghai Steam Navigation Company (SSNC) est une société à action d'origine américaine, fondée par la société Russell & Co. en 1862. Il s'agit de la première compagnie de steamer créée localement à Shanghai. En 1861, lorsque le commerce sur Yangzi fut autorisé par le gouvernement chinois, le directeur général de Russell & Co., Edward Cunningham (1823-1889), homme de forte ambition commerciale, voulant être indépendant des grandes compagnies de shipping telle que le P.&O. Il fait appel à ses partenaires commerciaux à Shanghai et créé la compagnie Shanghai Steam Navigation

---

<sup>835</sup> Royaume De Belgique, *Recueil Consulaire publié en exécution de l'arrêté royal du 13 novembre 1855, Tome LXXII*, Bruxelles, P. Weissenbruch, 1891, p. 158.



Co.<sup>836</sup> Le fait que la société Russell & Co. détenait la plus grosse part des actions, elle était donc le premier gestionnaire de cette compagnie, M. Cunningham était d'ailleurs le premiers président de la compagnie.<sup>837</sup> Posséder un navire à vapeur a toujours été un luxe pour les compagnies de commerce indépendant. Son coût élevé demande un grand investissement financier pour les maisons de commerce. C'est pourquoi Cunningham était le premier à faire appel à des investisseurs locaux, Chinois comme étrangers, à investir ensemble pour acheter un steamer uniquement pour leur commerce. Le fond de commencement était estimé à 700 000 taël, mais au final il a réussi à relever un capital d'un million de taël argent, équivalent de 1 358 000 U.S. dollars.<sup>838</sup> La plupart des navires à vapeur de la SSNC ont été construits en Scotland, certains autres sont construits aux États-Unis. Deux ou trois grands steamers ont été directement construits à Shanghai par une société de construction naval britannique.<sup>839</sup>

La création de Shanghai Steam Navigation Co. (SSNC) représente un grand succès. Elle était la première compagnie à être présente sur la ligne de Yangzi. Un monopole lui est dédié durant plusieurs années jusqu'à la fin des années 1860. Le fait que les marchands indépendants, souvent des grands marchands chinois soient impliqués aussi dans les affaires de la compagnie, ces derniers ramènent une clientèle locale très riche, ce qui est bénéfique pour la compagnie. À partir de 1863, la SSNC commence à offrir aux marchands chinois un service de dock et de stockage des produits gratuits pour leurs cargos arrivés au port de Shanghai.<sup>840</sup> Sur le Yangzi, ses rivaux étaient passés de vingt entreprises en 1862 à quatre en 1865, et il s'est encore développé en rachetant les flottes de ses concurrents défaillants. À cette époque, il était dans une position suffisamment forte pour conclure un accord avec

---

<sup>836</sup> Liu Kwang-Ching, « Financing a Steam-Navigation Company in China, 1861-62 », *The Business History Review*, Juin 1954, Vol. 28n No. 2, 1954, The President and Fellows of Harvard College, pp. 154-181. URL: <https://www.jstor.org/stable/3111490>

<sup>837</sup> *Index to the Miscellaneous Documents of the House of Representatives for the Second Session of the Forty-fifth Congress, 1877-78*, Washington, Government Printing Office, 1878, p.65.

<sup>838</sup> Ji Zhaojin, *A History of Modern Shanghai Banking: The Rise and Decline of China's Financial Capitalism*, London, Routledge, 2016, p. 61.

<sup>839</sup> *Index to the Miscellaneous Documents of the House of Representatives for the Second Session of the Forty-fifth Congress, 1877-78*, Washington, Government Printing Office, 1878, pp. 217; 876. Voir annexe 2.7 - Liste des *steamers* de la SSNC à Shanghai en 1877.

<sup>840</sup> Anne Reinhardt, *Navigating Semi-colonialism: Shipping, Sovereignty, and Nation Building China*. Brill, 2020, p. 67.

Jardine Matheson <sup>2</sup> Co. afin de réduire le trafic maritime : il a promis de rester à l'écart de la route Shanghai-Fuzhou en échange de la promesse de Jardine de rester à l'écart des rivières du Yangzi.

En 1867, la SSNC devient déjà la plus grande compagnie de navigation à vapeur sur le Yangzi ainsi que sur la route Shanghai-Tianjin, et celle de Shanghai à Ningbo. La compagnie disposait de meilleur emplacement portuaire à Shanghai, situé à l'est de quai de Suzhou et avec le fleuve Wusong juste en face.<sup>841</sup> Au niveau de la gestion de la société, en tant que l'entrepreneur décideur, Russell & Co. était aussi très avancé par rapport aux autres compagnies de shipping. Afin de protéger leurs marchandises contre les risques d'incendie, la SSCN avait même fait construire une ligne d'alarme incendie directement liée à la station de la police centrale de Municipal Council dans leurs entrepôts situés sur leur quai Kin-lee-yuen (Jinliyuan 金利源) à Hongkou.<sup>842</sup> Une autre cause du succès de la SSNC durant la période 1862 à 1872 était aussi lié à la disponibilité des consuls américains au service des navires entrant en port sous le drapeau américain. Celle-ci était d'ailleurs une des raisons majeures pour certaines compagnies anglaises de naviguer sous le drapeau américain en adhérant à la SSNC. En effet, des facilités administratives étaient présentes lorsqu'un navire navigant sous le drapeau américain par rapport à celui de la Grande Bretagne. Un second capitaine du navire Hirado de la maison Russell & Co. témoigne que :

« Le consulat britannique à Shanghai fait ses affaires entre certaines heures, 10 heures et 4 heures, et jusqu'à ces deux dernières années, un navire arrivant d'un port fluvial, s'il n'arrivait pas à Shanghai avant 4 heures, devait attendre le jour. Le consul britannique vivait sur une petite île à cinq miles en aval du port, et les documents d'entrée et de dédouanement devaient être envoyés à son bureau avant que le navire ne puisse poursuivre son voyage sur le fleuve, alors que pour les navires américains, les consuls et vice-

---

<sup>841</sup> Voir Carte VII.7 - Propriété de la Shanghai Steam Navigation Company à Shanghai

<sup>842</sup> Municipal Council of Shanghai, *Report for the Year ended 31<sup>st</sup> March, 1874*, Shanghai, "North-China Herald" Office, 1874, p. 65.

consuls américains étaient tous des agents de Russell & Co. et tout ce qu'un navire américain avait à faire était d'entrer dans le port, de décharger sa cargaison et de repartir, sans aucune retenue. »<sup>843</sup>

La force politique de la compagnie Russell & Co. en Chine avant 1875 était considérable. Presque tous les consuls américains en Chine, quel que soit la ville, étaient des agents de Russell & Co. Il est certain de pouvoir trouver un agent de cette compagnie dans presque tous les ports en Chine. Cette collaboration entre la politique et les commerçants et autant bénéfique pour l'un et pour l'autre. Pour chaque navire entrant en port (fluvial dans le cas avec la SSNC) sous le drapeau américain, ce dernier devait payer un demi-cent de taxe par tonne au consul général. À savoir que généralement, ces navires ont tous 2 000 tonnes, et ils font un voyage tous les dix ou douze jours, et ils devraient payer cette taxe chaque fois que le navire entre dans le port. Ces frais pouvaient atteindre à plus de 300 dollars par mois, ce qui est considérable.<sup>844</sup> Le consul américain à Shanghai pour la période 1876 au 1880, George Seward (1840-1910) avait témoigné en 1875 que les intérêts que rapporte la SSNC au consulat américain furent tellement importants, ils étaient équivalents de tous les intérêts de tous les Américains au Japon réunis.<sup>845</sup> Dans l'histoire de la navigation maritime chinoise, la période de 1862 à 1877 est même appelée « l'ère de Russell & Co. ». <sup>846</sup> vers le milieu de l'année 1860, la SSNC a réussi à éliminer les petits armateurs, et ont acheté leur navire. Ils ont classé leur steamer en plusieurs classes en fonction de leur date de l'acquisition, à la fin de leur activité, le nombre de steamer appartenait à la SSNC passait de douze à dix-huit, ce qui est considérable<sup>847</sup>

Cependant, l'apogée de la SSNC fut vite passée, le déclin s'est approché dès l'année 1873. Plusieurs facteurs étaient responsables de ce déclin. Tout d'abord, il y a le facteur interne. En effet, le management de la compagnie posait beaucoup de problème. Le fait que

---

<sup>843</sup> *Index to the Miscellaneous Documents of the House of Representatives for the Second Session of the Forty-fifth Congress, 1877-78*, Washington, Government Printing Office, 1878, p. 217.

<sup>844</sup> *Ibid.*

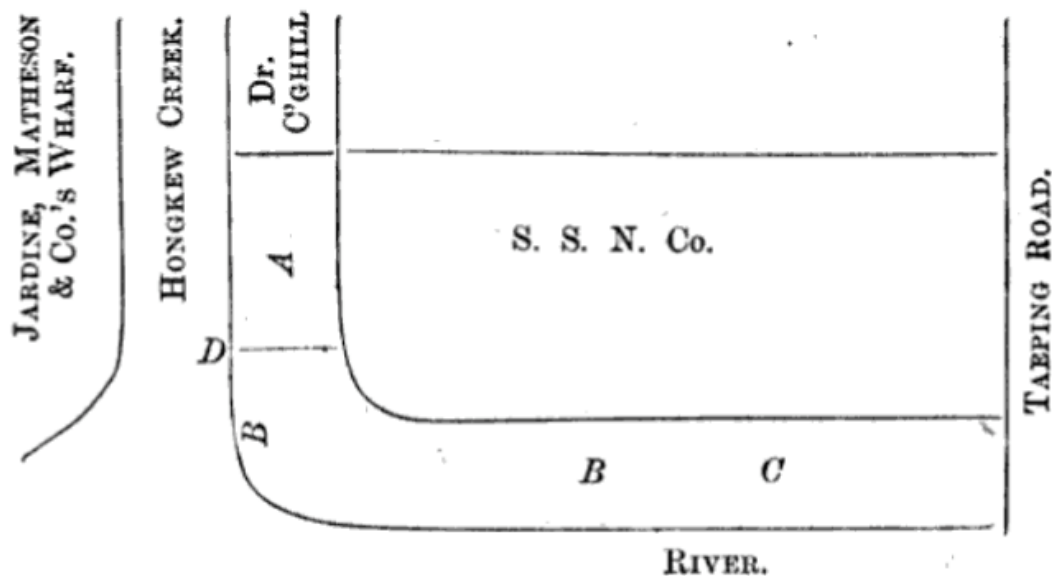
<sup>845</sup> *Ibid.*, p. 535.

<sup>846</sup> James Z. Gao, *Historical Dictionary of Modern China (1800-1949)*, Lanham, Scarecrow Press, 2009, p. 302.

<sup>847</sup> *Index to the Miscellaneous Documents of the House of Representatives for the Second Session of the Forty-fifth Congress, 1877-78*, Washington, Government Printing Office, 1878, p. 867.

le prix de fret soit très bas, la compagnie devient de moins en moins rentable. La politique de bas prix n'est pas une politique de longue durée.<sup>848</sup> Ensuite, il y a aussi des facteurs externes : de plus de plus de concurrents britanniques et chinois se sont apparus sur le marché de commerce intérieur sur le Yangzi. La SSNC s'est battue pendant plusieurs années, jusqu'en 1874, la compagnie fonctionne encore, mais les concurrences étaient de plus en plus rudes. En 1877, la société Russell & Co. a vendu presque toute leur flotte marchande à la China Merchant Steam Navigation Company (CMSNC) pour cause de problème financier. La SSNC perd toute sa compétitivité avec à des nouveaux géants de shipping, en 1878, la SSNC cesse ses activités, quitte ainsi la scène de compétition de la navigation maritime en Chine.<sup>849</sup> C'est au tour des Anglais à rayonner dans ce domaine, dont le numéro un est l'Indo-China Steam Navigation Company (Indo-China SNC).

Figure VII.7 - Propriété de la S.S.N.Co à Shanghai



Source : Municipal Council of Shanghai, *Report for the Year ended 31<sup>st</sup> March, 1874*, Shanghai, "North-China Herald" Office, 1874, p. 37.

<sup>848</sup> Kwang-Ching Liu, « Financing a Steam-Navigation Company in China, 1861-62 », *The Business History Review*, Juin 1954, Vol. 28n No. 2, 1954, The President and Fellows of Harvard College, pp. 154-181. URL: <https://www.jstor.org/stable/3111490>

<sup>849</sup> Kwang-Ching Liu, « Administering a Steam-Navigation Company in China, 1862-1867 », *The Business History Review*, Jun., 1955, Vol. 29, No.2, The President and Fellows of Havard College, 1955, pp. 157-188.

## VII.2. 2 La société Jardine Matheson & Co.

Parmi les premiers bateaux à vapeur maritime commerciaux employés sur les mers de l'Est, il y avait, comme l'on l'a remarqué précédemment, ceux de la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company. Pendant quelques années, au début, ces navires détenaient presque le monopole des passagers et de la partie la plus précieuse du trafic de marchandises. Cependant, des concurrents surgirent bientôt, en particulier dans le commerce de l'opium, qui avait jusqu'alors été mené par des navires à voile réputées pour leur vitesse (les *clippers*), dont beaucoup de navires, appartenant à des marchands anglais résidant à Hong Kong. Ce qui constitue une grande source de profit pour leurs propriétaires.<sup>850</sup> Il a été évoqué plutôt dans le texte que la Compagnie Jardines Matheson & Co. était la première compagnie de commerce anglaise installée à Hong Kong et qui a introduit le steamer pour leur commerce<sup>851</sup>. Mais il ne fut pas la seule, une autre maison de commerce qui emploie aussi le steamer dans leur flotte marchande pour le commerce de l'opium était la compagnie Dent & Co.<sup>852</sup> C'est d'ailleurs eux qui ont vendu le premier steamer aux Chinois. Ce premier steamer, nommé Paou Shun, porte le nom chinois de la compagnie anglaise. Selon les études faites par un universitaire chinois, Gong Yingyan, le steamer Paou Shun serait arrivé à Hong Kong en 1852.<sup>853</sup> Cependant, celui-ci n'est pas resté très longtemps pour le commerce, il a été tout d'abord vendu à une compagnie de commerce chinoise de Ningbo (Ningbo Northern Trading Guild) en 1854<sup>854</sup> et qui par la suite, durant la rébellion de Taiping, loué au gouvernement chinois pour être utilisé en tant qu'un navire de guerre contre les rebellions.<sup>855</sup>

---

<sup>850</sup> William Schaw Lindsay, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce, volume 4*, London, Sampson Low, Marston, Low, and Searle, 1876, pp. 454-455.

<sup>851</sup> Jay P. Pederson, Editor, *International directory of company histories, Vol. 93*, Gale, Cengage Learning, 2008, pp. 262-266.

<sup>852</sup> Freda Harcourt, *Flagships of imperialism: The P&O Company and the politics of Empire from its origins to 1867*, Manchester, Manchester University Press, 2013, Google books online.

<sup>853</sup> Gong Yingyan 龚纓晏. "L'Origine du premier paquebot chinois" 中国第一艘轮船的由来[J]. *浙江大学学报(人文社会科学版)*, 2017, 3(2): 107-114. Gong Yingyan. "China's First Steamship Paoushun: Where Was She from?" *JOURNAL OF ZHEJIANG UNIVERSITY*, 2017, 3(2): pp. 107-114.

<sup>854</sup> Peabody Essex Museum of Salem, *The American Neptune: a quartely journal of maritime history*, Salem, Peabody museum, 1982, p. 293.

<sup>855</sup> *Accounts and Papers: Twenty-one volumes, 19, State Papers, Session 30 April – 28 August 1857, Vol. XLIII*, London, Harrison and Son, 1857, p. 23.

La maison Dent & Co. Fait partie des premières compagnies de commerce britanniques installées à Shanghai et impliquées dans le commerce sur le Yangzi. Malheureusement suite aux crises financières et monétaires de 1866 (Overend Gurney Crisis)<sup>856</sup>, la société Dent & Co. a fait banqueroute<sup>857</sup>, quitta ainsi prématurément la compétition du transport maritime en Chine. Son concurrent, la compagnie Jardine & Matheson Co. échappée par la tragédie, devient dorénavant l'une des plus puissantes compagnies de commerce britanniques en Chine avec la compagnie Butterfield & Swire. La compagnie Jardine Matheson & Co. fait l'objet familier de recherche lorsque l'on veut étudier le développement de la Chine moderne. En effet, les champs d'investissement et les affaires de cette compagnie sont tellement vaste, qu'on le voit presque partout. Dans le répertoire Comacrib de la Chine de 1925<sup>858</sup>, Jardine Matheson & Co. est présenté comme « commerçants/marchands, propriétaires et agents des steamers, Agents généraux de banque et d'assurance ».

Le shipping est, pour Jardine Matheson & Co., l'un des piliers de leur empire commercial en Asie. La société possède un département de shipping, qui est quant à lui divisé en trois bureaux spéciaux. Il y a donc le bureau de Indo- China S. N. Co. Ltd, le bureau de Indo-China Book et le bureau de Ocean Shipping. La compagnie est impliquée dans divers types de commerce, chaque type de produit de commerce constitue un département à part entière. Par exemple, il y a le département du thé, le département des produits chinois, le département des marchandises en pièce détaché (*Piece Goods Dept.*), le département de l'usine de coton, le département de la soie, le département de la soie sauvage... etc. En tant que l'une des plus compagnie de commerce anglaise en Chine en matière du thé et de l'opium, les dirigeants de Jardine Matheson & Co. n'ont cessé d'investir dans la nouvelle technologie et de nouveaux équipements de transport maritime, afin

---

<sup>856</sup> Olivier Feiertag, Michel Margairaz, *Les Banques centrales et l'État-nation*, Paris, Presses de Sciences Po, 2016 ; Charles P. Kindleberger, *A Financial History of Western Europe*, London, George Allen & Unwin, 1984.

<sup>857</sup> Alain Le Pichon, *China Trade and Empire, Jardine Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, New York, Oxford University Press /British Academy, 2006; « Dent & Company's early days in China and John Dent », <https://industrialhistoryhk.org/john-dent/>, consulté le 15 juillet 2022.

<sup>858</sup> *The Comacrib Directory of China 1925, Combined Chinese-Foreign Commercial and Classified Directory of China and Hong Kong, including a who's who of residents and with commercial and general information, Volume 1, 1925*, Shanghai, Commercial & Credit information Bureau, 1925, p. 224.

d'augmenter leur capacité concurrentielle.<sup>859</sup> Il ne faut pas oublier que c'est eux qui ont introduit le premier steamer marchand en Chine. Cependant, Jardine Matheson & Co. n'a créé sa société spécialisée pour le shipping en Asie, la Indo-China Steam Navigation Company qu'en 1881.

Deux étapes étaient nécessaires avant la formation de cette compagnie. Tout d'abord, il a la période de « marchand indépendant », d'où la compagnie possédait un ou deux steamers à leur usage commercial. De 1852 à 1872, Jardine a eu la possession de 18 steamers en activité soit, pour le commerce en Chine propre, soit pour le commerce entre la Calcutta et la Chine. L'on remarque également que les steamers que la compagnie possède, faisaient aussi partie de l'objet de commerce entre les différentes compagnies. Par exemple, le steamer Hellespont, il a été initialement créé par la société londonienne CJ Mare & Co. en 1856, pour la société General Screw Stm Shg Co. ; par la suite il a été vendu à la Sydney & Melbourne Steam Packet Co. pour le commerce en Sydney ; ensuite, après plusieurs reventes entre quelques différentes compagnies, dont les grandes compagnies comme la société Russell & Co. et la société Douglas Lapraik. Au final, le navire est vendu à la société Jardine Matheson & Co. en 1861, spécialement dédié au commerce sur les côtes chinoises, et il a aussi été servi pour le commerce sur le Yangzi.<sup>860</sup>

Avec le développement de la compagnie en matière de shipping sur les côtes chinoises, en 1873, Jardine crée la société anonyme, la China Coast Steam Navigation Company avec un capital de 108 000£, qui officialise leur spécialisation dans le shipping pour le commerce en Asie<sup>861</sup>. Vers la fin des années 1870, une autre compagnie de shipping britannique- la Swires' China Navigation Company- constitue une concurrence sérieuse à Jardine, en plus, les affaires de Jardine sur le fleuve Yangzi prennent de plus en plus de l'ampleur, c'est pourquoi en parallèle à la China Coast Steam Navigation Company, Jardine

---

<sup>859</sup> Carol Matheson Connell, *A Business in Risk: Jardine Matheson and the Hong Kong Trading Industry*, 2004, Westport, Greenwood Publishing Group, p. 28.

<sup>860</sup> Howard Dick & Stephen Kentwell, *Jardine, Matheson & Company (1852), Illustrated Fleet List (1852-1976)*, voir [www.oldchinaships.com](http://www.oldchinaships.com)

<sup>861</sup> Peter Ballantyne, *Sailing the China Seas: The Indo-China Steam Navigation Company 1881-c1939*, Greenwich Maritim Institute, 2009, University of Greenwich, voir [https://www.oldchinaships.com/-files/ugd/45c03c\\_1990a3cedd3143148624ddcc9c17566e.pdf](https://www.oldchinaships.com/-files/ugd/45c03c_1990a3cedd3143148624ddcc9c17566e.pdf)

créée la Yangtse Steam Navigation Company. Ainsi Jardine transfère son centre d'intérêt en matière de shipping vers le commerce dans la Chine intérieure. En 1881, le succès de ces deux compagnies de shipping pousse Jardine à les unir en une seule société, ainsi est née la société Indo China Steam Navigation Company Ltd.

#### VII.5 - Tableau des navires appartenant à la société Jardine Matheson & Co. de 1852 à 1872.

1. Larriston (1852-53) – for Calcutta trade
2. Lancefield (1855-62) – for Calcutta trade – sold to Russell & Co.; 1873 sold to China Navigation Co. ; 1912 sold to Chinese.
3. Fiery Cross (1855-62) – for Calcutta trade – sold to Japanese
4. Hellespont (1856-61) – for General Screw Stm Shg Co., sold to multiple company, ex. Russell & Co., then goes to Jardine, in the end sold to Nichol Latimer & Wm Lent, Shanghai for coastal trade.
5. Thebes (1858-59) – for James Denny et al. sold to Jardine, Skinner & Co. then to French Govt?
6. Chevy Chase (1859-62) – for JM&Co. (reg.for C. Magniac)
7. Carthage (1861-64)
8. Viola (1862-64) for China Coast then sold to Japanese company – Mitsubishi Mail
9. Reiver (1862-68) for JM&Co. reg at London to Robert Jardine
10. Rona (1862-67) for JM & Co.for China Coast trade- sold to Glover& Co. for Yangzi trade
11. Clan Alpine (1862-71) for JM for Calcutta trade then reengined and sold to John R. Kelso
12. Glengyle (1864-69) for JM for China Coast trade, then sold to Union S. N. Co. then sold to CNC.
13. Lamont (1867-67) for JM.for Shanghai /Tianjin trade, sold to Shanghai S. N. Co, then to Mitsubishi Mail S.S. Co/ for Yokohama / Kobe trade
14. Kiushiu (1868-71))
15. Glenartney (1869-73) for JM. For Calcutta trade
16. Lismore (1869-70) for JM. For Shanghai – Foochow trade.
17. Appin (1869-72) for JM. For China coast, 73 transfer to CCSNC. Then sold to multiples companies.
18. Peiho (1870-72) for Peter Denny for China trade then sold to JM, in 73 transfers to CCSNC/ rebuilt as a river steamer for Yangzi trade with ICSNC.

Source : Howard Dick & Stephen Kentwell, *Jardine, Matheson & Company (1852), Indo China Steam Navigation Company Ltd (1881)*, Illustrated Fleet List, [www.oldchinaships.com](http://www.oldchinaships.com)



La société Indo China Steam Navigation Company possède 12 navires à sa création, elle s'est développée rapidement, et a assuré sa prépondérance en matière de shipping en Chine. En 1905, une flotte marchande de 20 navires fait d'elle l'une des Big Five des entreprises de shipping. Le meilleur de leur navire est luxueusement équipé, il possède même des ventilateurs électriques dedans et est parfaitement bien illuminé. Avec son rival anglais le China Navigation Company, elles partagent ensemble le marché de shipping des eaux chinoises de 1864 à 1912.<sup>862</sup>

### VII.2.3. La société Butterfield & Swire et la China Navigation Company

À la différence de l'Indo China Steam Navigation Company qui a été créée en 1881 après de nombreuses années d'évolution sur la structure de l'entreprise, la China Navigation Company (CNC) possédait une stratégie d'entreprise dès le début de sa création en 1872. Depuis l'ouverture du canal de Suez, le mouvement de la navigation a connu un développement extraordinairement rapide. Ce phénomène était prouvé par la création de nombreuses compagnies de navigation maritime. La CNC fait partie des sociétés de navigation créées durant cette vague. En Chine, en vue des forts profits commerciaux que les sociétés britanniques de la navigation maritime et de shipping ont gagné, vers le milieu des années 1860, la société Butterfield & Swire décida de se lancer dans ce domaine également. Cette dernière était initialement une société de commerce de textile, leur principale activité était la vente des textiles britanniques en Chine et vice versa. Il existe deux fondateurs, il s'agit de John Samuel Swire (1825-1898)<sup>863</sup>, qui avait déjà fondé une société familiale, la John Swire & Sons ; et le marchand de laine Richard Butterfield (1806-1869).

En 1866, la Butterfield & Swire est fondée à Shanghai<sup>864</sup>. J.S. Swire lui a choisi un nom en chinois – « 太古 » (Taigu ou Taikoo), signifiant « ampleur et ancien ». D'ailleurs le nom Tailoo est aujourd'hui le plus connu en Asie que celui du Swire. Après avoir fondé

---

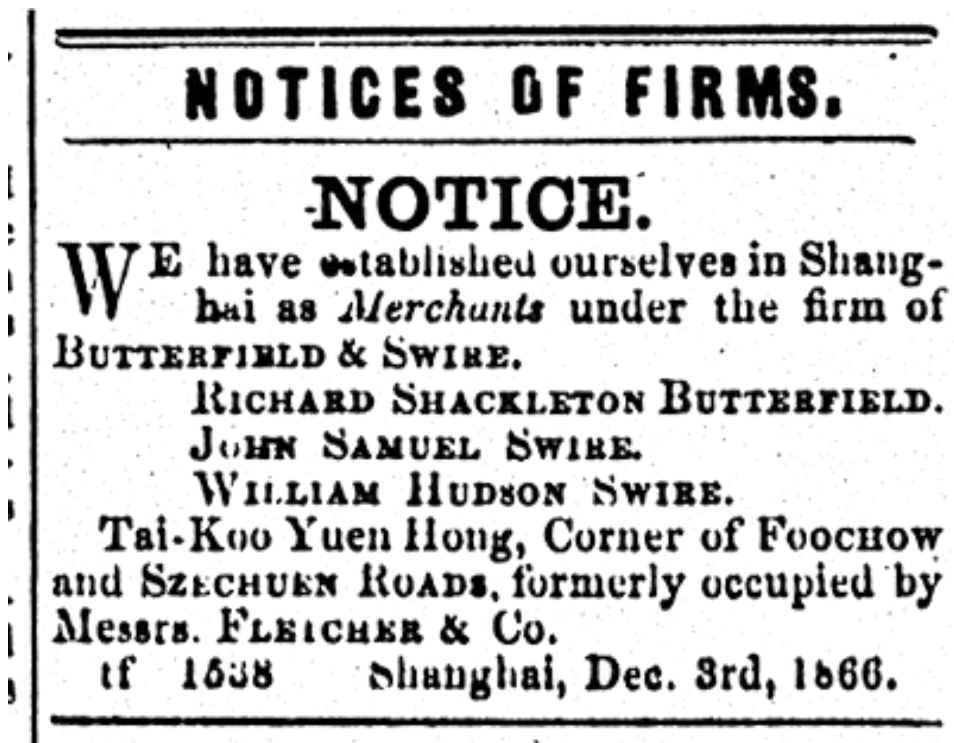
<sup>862</sup> Carol Matheson Connell, *A Business in Risk: Jardine Matheson and the Hong Kong Trading Industry*, 2004, Westport, Greenwood Publishing Group, p.28

<sup>863</sup> Sheila Marriner, Francis Edwin Hyde, *The Senior John Samuel Swire, 1825-98: Management in Far Eastern Shipping Trades*, Liverpool, Liverpool University Press, 1967.

<sup>864</sup> Voir Figure VII.8 - Publicité de l'ouverture du bureau de Butterfield & Swire à Shanghai en 1866.

la compagnie Butterfield & Swire, les agents de la société sont aussi devenus des agents pour la compagnie Ocean Steamship Company, plus connue sous le nom la Blue Funnel Line. Cette expérience dans le domaine du transport maritime va changer la vision commerciale de John Swire et ainsi l'avenir de la compagnie qu'il a fondée. En 1868, John Samuel Swire a dissolu son partenariat avec Butterfield, mais les bureaux asiatiques de Swire ont gardé le nom de Butterfield & Swire jusque dans les années 1970. Les Chinois n'aiment pas le changement, le moindre changement serait synonyme de l'instabilité. Surtout pour la société B&S, car ce serait contraire de la signification de leur nom en Chinois, « ampleur et ancien ». À travers ce détail, on peut voir que Swire possédait une réelle stratégie du marché pour son entreprise. Plus tard, Butterfield & Swire s'est aussi lancée dans le domaine de transport maritime et fluvial en Chine. Dans les années 1880, la compagnie a aussi investi dans d'autre industrie en Chine, comme par exemple la raffinerie de sucre (en 1882), créant ainsi un véritable empire commercial.<sup>865</sup>

Figure VII.8 - Publicité de l'ouverture du bureau de Butterfield & Swire à Shanghai en 1866



Source : <https://www.swire.com/ourjourney/tablet/en/index.php>

<sup>865</sup> Voir tableau VII.7 - Liste des entreprises pour lesquelles, Butterfield & Swire fut agent de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Tableau VII.6 - **Liste des entreprises pour lesquelles Butterfield & Swire étaient leur agent en Chine**

1. Ocean Steamship Company, Limited
2. China Navigation Company, Limited
3. China Mutual Steam Navigation Company, Limited
4. Nord deutscher Lloyd Orient Line
5. Taikoo Sugar Refining Company, Limited
6. Atlas Assurance Company
7. Fritish & Foreign Marine Insurance Company
8. London & Lancashire Fire Insurance Company
9. Royal Exchange Fire Assurance of London
10. Palatine Insurance Company
11. Sea Insurance Company

Source : *The Directory & Chronicle for China Japan, Corea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlalnds India, Borneo, the Philippines, & c., Hong Kong*, Hong Kong Daily Press Office, 1903, p. 1021.

La Ocean Steamship Company (OSC) est une entreprise fondée en 1865 à Liverpool, par Alfred Holt (1829-1911), qui est aussi ingénieur marine. L'activité principale de la OSC était d'assurer un service régulier de transport de marchandises par steamers entre l'Angleterre et la Chine. À sa création, il était encore à une époque où les steamers effectuant le voyage de l'Europe à l'Asie étaient obligé de passer par le cap de Bonne-Espérance. Ce qui n'était pas au final le moyen de transport le plus rentable. Mais avec l'ouverture de canal de Suez, les steamers ont trouvé leur marché. En tant qu'ingénieur, Alfred Holt a conçu un nouveau type de moteur, spécialement pour les steamers qu'il a fait construire pour naviguer sur le canal de Suez. Il s'agit de trois navires de 2280 tonnes chacun, à coque en fer, propulsés par le moteur de Holt, et construit par le célèbre constructeur naval John Scott (1830-1903)<sup>866</sup>. Ce fut un succès exceptionnel. Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, la OSC était devenue l'une des plus grandes compagnies de navigation britannique au monde. L'entreprise est aujourd'hui devenue un grand multinational, qui a

<sup>866</sup> Mclean Museum and Art Gallery, "Two Centuries of Shipbuilding by the Scotts at Greenock", *Engineering*, London, Offices of Engineering, 1906.

les affaires partout dans le monde<sup>867</sup> En 1866, lorsque Butterfield & Swire s'est installée à Shanghai, les deux fondateurs sont aussi devenus agents de Holt's pour assurer leur affaire en Chine et au Japon. D'une simple entreprise locale de Liverpool, Butterfield & Swire est dorénavant devenu un multinational ayant des affaires en Grande-Bretagne, en Chine, au Japon et plus tard aux États-Unis.

John Samuel Swire, personnage visionnaire, après avoir effectué un voyage sur le fleuve Yangzi par lui-même en 1867, il remarque l'immense opportunité commerciale de mener une compagnie de steamer rien que sur le Yangzi. Par la suite, Swire s'est lancé dans la création d'une compagnie de steamer spécialisé pour la navigation sur le Yangzi.<sup>868</sup> Restant à résoudre le problème du financement. À cette époque, la forme d'une société anonyme (*shareholders*) était déjà très familière pour les commerçants faisant du commerce international. Tout comme ses concurrents, la SSNC ou bien l'Indo-China NC., John Samuel Swire avait fait aussi appel à des actionnaires pour la création de sa société. Suite à quelques années de préparation, ainsi est née la China Navigation Company en 1872. Cependant, la différence par rapport aux autres sociétés, qui étaient assez ouverts sur l'origine de leurs actionnaires, la CNC était une entreprise purement britannique, avec un siège social à Londres.

Les 300 000£ du capital de la société provient principalement de la famille Swire basés à Liverpool.<sup>869</sup> En dehors de John Samuel Swire et son frère William Hudson Swire (1830-1884), John Scott, Alfred Holt et les autres membres de la famille Holt ont aussi investi dans la société.<sup>870</sup> En tant que fondateur et actionnaire majeure, Swire est donc le gestionnaire de la CSC. Le fait que tous les actionnaires de la compagnie soient anglais, ceci créé une identité plus forte pour la China Navigation Company par rapport à ses concurrents anglais et américains. La clé de la stratégie gagnante de la CSC sur le Yangzi

---

<sup>867</sup> Geoffrey Jones, *Merchants to Multinationals: British Trading Companies in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Oxford, Oup Oxford, 2002, pp. 37,70, 164, 242, 243; Malcolm Falkus, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*, New York, Springer, 2016.

<sup>868</sup> Anne Reinhardt, *Navigating Semi-colonialism: Shipping, Sovereignty, and Nation Building in China, 1860 -1937*, Leyde, Brill, 2020, p.75.

<sup>869</sup> Malcolm Falkus, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*, New York, Springer, 2016, p. 63

<sup>870</sup> *Ibid*, p. 76.

est son image de « luxe ». Il est vrai que la CNC est entrée sur le marché chinois relativement tard par rapport aux deux autres compagnies de navigation à vapeurs citées précédemment. Cependant, elle a connu un succès remarquable très rapidement. L'estuaire de Yangzi est d'une navigation difficile.<sup>871</sup> Malgré l'existence de nombreuses compagnies de navigation fluviales, faire un voyage sur le Yangzi n'est pas une expérience très agréable. La stratégie de la CNC de se démarquer parmi tous ces concurrents, était de faire de leur ligne de steamer, la plus confortable et la plus luxueuse de tout fleuve Yangzi.<sup>872</sup> Elle a réussi.

Grâce au lien étroit avec la famille d'Alfred Holt et avec le constructeur naval Scott, les steamers de la China Navigation Company sont commandés directement chez Scott. Une relation longue s'est développée entre les trois sociétés. La CNC n'envoie jamais de navire en Europe, leurs steamers naviguaient que sur les eaux chinoises et dans l'Asie du sud-est.<sup>873</sup> Pour les voyages en Europe, le relais était passé à la OSNC. Butterfield & Swire restait toujours agents de la compagnie Holt en Chine.<sup>874</sup> Le chantier naval de Scott de Greenock est aussi devenu l'un des plus grands constructeurs de navire de guerre et de paquebots fluviaux chinois et de cargos pour Swire et Holt.<sup>875</sup> De 1868 à 1920, Scott a construit 81 navires rien que pour Swire, dont le tonnage varie de 560 à 2000 tonnes. Ce qui est fort considérable.<sup>876</sup> La particularité des navires de la CNC est que les noms des navires sont issus du nom des villes chinoises, il existe des steamers qui portent le nom comme « Shanghai » ou « Pékin »<sup>877</sup>

Avec ses développements rapides, la CNC n'est plus qu'une entreprise de transport maritime que pour le Yangzi. Les empreintes commerciales de la compagnie continuaient à s'étendre dans presque tous les ports de commerce chinois. En 1907, la nécessité de

---

<sup>871</sup> Gaston de Bezaure, *Le fleuve bleu : voyage dans la Chine occidentale*, Paris, E. Plon, 1879, p. 6.

<sup>872</sup> *Ibid.*

<sup>873</sup> Voir Figure VII.9 - La vallée du fleuve Yangzi réalisée par la CNC.

<sup>874</sup> Bureau of Foreign Commerce, *Highways of Commerce: The Ocean Lines, Railways, Canals, and Other Trade Routes of Foreign Countries*, United States, Government Printing Office, 1899, p. 605.

<sup>875</sup> Mclean Museum and Art Gallery, "Two Centuries of Shipbuilding by the Scotts at Greenock", *Engineering*, London, Offices of Engineering, 1906.

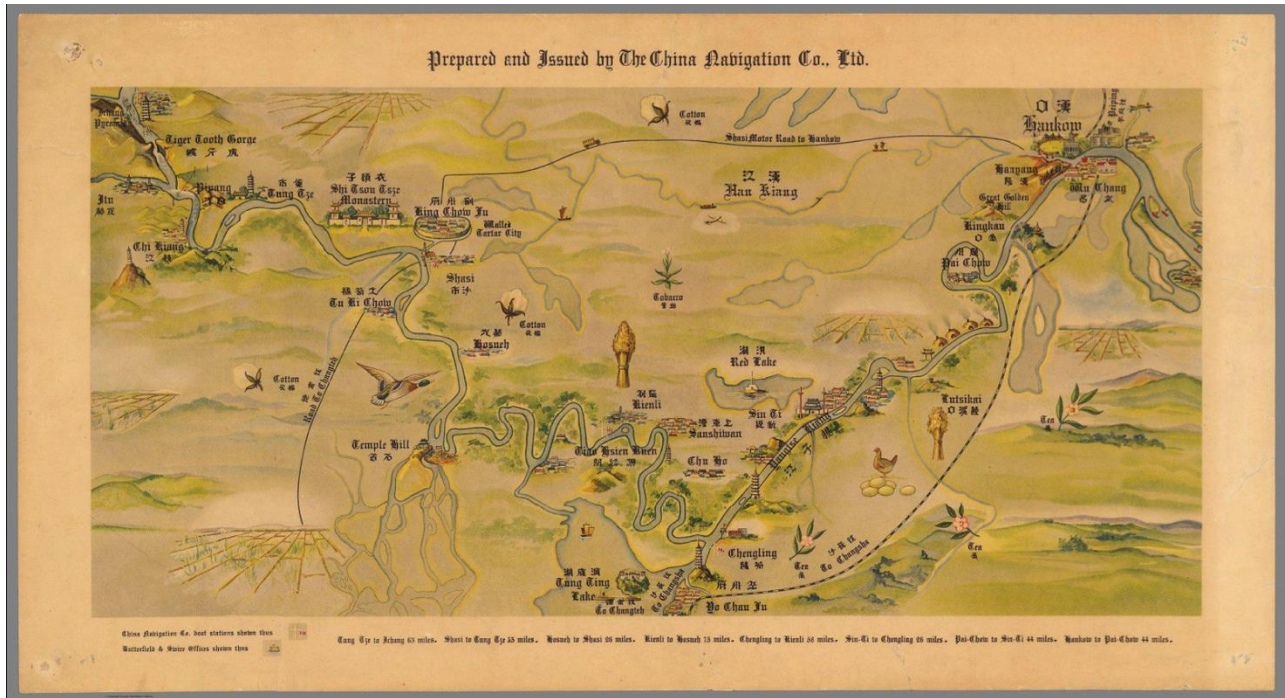
<sup>876</sup> Geoffrey Jones, *Merchants to Multinationals: British Trading Companies in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Oxford, Oup Oxford, 2002, p.243.

<sup>877</sup> Howard Dick, *China Navigation Company LTD (1872-)*, [www.oldchinaships.com](http://www.oldchinaships.com) ; voir Figure VII.10, *Steamer Shanghai* en 1873.

disposer d'un centre de réparation de navire pour la CNC et la OSNC grâce à leur développement en Asie, la compagnie Swire (Taikoo) a construit un arsenal naval (arsenal de Taikoo) en partenariat avec la compagnie Scotte, installé à Hong Kong, spécialement au service de leurs flottes. Avec des partenaires solides comme Scott et Holt, Swire avait tout pour réussir son affaire en Chine. De manière générale, on peut dire que la société CNC dirigée par la Butterfield & Swire offrait un service assez large et étendu sur le marché de la navigation en Chine. Dans la partie précédente, il a été expliqué que les navires à vapeurs étaient, pendant la période de « libre commerce » dans les ports de traités chinois, considérés comme l'objet de vente. La CNC participait aussi dans ces négociations de vente des navires. En réalité, les compagnies de commerces étrangères installées en Chine étaient à la fois des concurrents mais aussi des amicaux compatriotes. Après tout, les commerçants partagent un objectif en commun, celui de gagner de l'argent en Chine. Pour les entreprises occidentales, spécialement des compagnies britanniques, souvent ils transfèrent aussitôt leur siège social à Hong Kong afin d'avoir une protection plus complète et plus de liberté dans le territoire de leur pays mer. Certes, Shanghai était généralement le début de leur rêve asiatique, et elle restait comme la ville la plus importante de toute la Chine pour les compagnies de commerce. Cependant, l'instabilité politique année en année à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle en Chine, la ville portuaire de Shanghai se montrait de plus en plus de limite.

Dans tous les cas, la compagnie Taikoo/Swire a réussi à s'imposer comme un des acteurs majeurs du secteur du transport maritime parmi ses nombreux concurrents. Leur succès est étroitement lié à leur modèle économique, et le maintien de leur identité britannique leur a permis à avoir une union au sein de leur entreprise. Ce modèle va aussi influencer les Chinois, qui créeront une entreprise au capital entièrement chinois en 1875. Cette société deviendra le plus sérieux concurrent de toutes les compagnies de navigation étrangères installées à Shanghai, il s'agit de la China Merchant Navigation Company. La dernière partie de ce chapitre fera de cette entreprise l'objet central de recherche, sa création est une sorte réponse chinoise face au l'impérialisme occidental en Chine.

Figure VII.9 - Carte de la vallée du fleuve Yangzi réalisée par la CNC



Source : China Navigation Company, David Rumsey Historical Map Collection, 1930.  
<https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~291600~90063130>

Figure VII.10 - Le steamer Shanghai en 1873.



Source : <https://www.oldchinaships.com/north-china>

### **VII.3 - LE MOUVEMENT D'AUTO-RENFORCEMENT EN CHINE ET LE DÉVELOPPEMENT DE SA PUISSANCE NAVALE : LE CAS DE SHANGHAI**

Avant de devenir une nation moderne, la Chine était un pays qui privilégiait l'agriculture au commerce. Les chapitres précédents ont expliqué en détail l'origine de cette tradition agricole chinoise. L'évolution des perceptions économiques de la fin de la dynastie Qing avait une tendance générale à se déplacer de l'intérieur des terres vers la mer, et de promouvoir le commerce de manière générale. Cela s'est fait en trois étapes : les premières perceptions de la faiblesse chinoise pendant les deux guerres de l'opium ; une compréhension claire du retard économique, industriel et militaire de l'Empire pendant la période allant du mouvement des affaires étrangères à la guerre sino-japonaise, et le consensus du gouvernement sur la nécessité que les changements doivent être apportés immédiatement après la guerre sino-japonaise jusqu'à la fin de la dynastie Qing. Le développement du concept d'économie maritime a joué un rôle énorme dans l'occidentalisation et l'évolution de la pensée économique à la fin de la dynastie Qing jusqu'en 1914. La ville portuaire de Shanghai était l'élève premier parmi toutes les villes chinoises, c'est ici que le gouvernement chinois a initié ses redressements en matière d'industrie et d'économie maritime.

#### **VII.3.1 Le redressement de l'Empire chinois : le mouvement d'auto-renforcement face au l'impérialisme occidental**

Depuis l'ouverture des ports commerciaux chinois par les traités inégaux à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le commerce étranger chinois étaient gérés par les entreprises de commerce étrangers. Le transport de marchandises est l'un des aspects les plus centraux des échanges commerciaux. Jusqu'à l'apparition de la China Merchant Steam Navigation Company en 1872, il n'existait pas de compagnie maritime purement chinoise. Cette dernière était devenue un symbole du redressement de l'Empire chinois face à l'expansionnisme occidentale, la CMSNC avait réussi à gagner une place dans ce marché auparavant dominé par les entreprises européennes. Cependant, Rome n'est pas construit



en un jour, les efforts du gouvernement chinois à vouloir rattraper son retard face aux Européens avaient commencé bien avant.

Après la perte des deux guerres d'opium, le gouvernement chinois réalisa finalement ses retards faces aux puissances occidentales. Ces retards existaient presque dans tous les domaines : scientifique, industriel, armement, militaire, économique et financier. L'Empire chinois était sur la limite de son effondrement. Afin de la faire sortir de sa décadence, la classe dirigeante chinoise, avec le Prince Gong (Yixin) 爱新觉罗·奕訢 (1850-1898)<sup>878</sup>, Zeng Guofan 曾国藩 (1811-1872), Zuo Zongtong 左宗棠 (1812-1885), Li Hongzhang 李鸿章 (1823-1901)<sup>879</sup> à leur tête, eu l'idée d'auto-renforcement (« Yangwu yundong 洋务运动 » de l'Empire chinois à partir de la fin d'année 1861, début de l'année 1862. « 师夷长技以制夷 » (Shiyi changji yizhi yi) - « maîtriser les techniques des barbares pour les faire soumettre »<sup>880</sup>, était le slogan de ce mouvement. Ceci résume parfaitement le but et l'idée centrale de ce mouvement. 1862 est une année importante pour le l'Empire du milieu. Le 22 août 1861, le septième empereur de la dynastie Qing, Xianfeng (1831-1861)<sup>881</sup> est décédé à l'âge de trente-un ans seulement. Peu après son accession au trône, il y a eu la rébellion des Taiping, suivie par la deuxième guerre de l'opium et l'attaque de Pékin par les alliés britanniques et français. Empereur Xianfen est réputé dans l'histoire à être quelqu'un de peu décisionnel, peu travailleur, un mauvais empereur pour un résumé plus court. Donc à sa mort, arriva au pouvoir le jeune Empereur Tongzhi (1856-1875) à l'âge de six ans seulement. Afin de l'aider à gouverner l'Empire, ses deux mères, Cixi (1835-1908) et Ci'an (1837-1881), devenues impératrices, exercèrent en réalité le pouvoir du roi.<sup>882</sup>

---

<sup>878</sup> Prince Gong, Aisin Gioro Yixin, né le 11 janvier 1833, décédé le 29 mai 1898, est le sixième fils de l'empereur Daoguang et demi-frère de l'empereur Xianfeng.

<sup>879</sup> Archibald Little, *Li Hung-Chang: His Life and Times*. London: Cassell & Company, 1903.

<sup>880</sup> Ce slogan est tiré du fameux livre de savant chinois, Wei Yuan (1794-1857), 《海国图志》, publié vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>881</sup> Empereur Xianfen, de son nom *Aixinjueluo Yining* est le septième empereur de la dynastie Qing depuis l'entrée à Pékin de l'empereur Shunzhi en 1644.

<sup>882</sup> “垂帘听政” Chui lian ting zheng, est une expression chinoise qui fait référence à une situation où un empereur se retire de la gestion quotidienne des affaires de l'État et laisse la responsabilité à une impératrice ou à un autre figure féminine influente, tout en continuant à superviser et à influencer les décisions politiques de manières plus discrète. C'est le cas de l'impératrice Cixi et Ci'an. Voir Bernard Brizay, *Petite et grande histoire de la Cité interdite*, Paris, Perrin, 2023 ; Jung Chang, *Cixi, l'impératrice*, Paris, Jean-Claude Lattès, 2015.

Proche de l'impératrice Xici, le parti pro-occidentalisation (Yangwu pai) du gouvernement y vit un espoir de mener de nouvelles politiques progressistes, pour la renaissance de la dynastie Qing. La période du mouvement d'auto-renforcement de la Chine, est un sujet majeur dans l'histoire de la Chine. Tous les historiens traitant l'histoire moderne chinoise ne peuvent pas s'en passer de ce sujet. L'historien et spécialiste des relations internationales de Chine, Xia Dongyuan, limite la période de 1861 jusqu'au 1901, celle du mouvement de pro-occidentalisation en Chine.<sup>883</sup> Pendant cette période d'importantes usines se sont développées dans les domaines de la machinerie, de la construction navale et de la fabrication d'armes.<sup>884</sup> En ce qui concerne la ville de Shanghai, elle fut le principal terrain de jeux pendant ce mouvement,

En 1860, dans un rapport du Prince Gong et les autres hommes politique de son parti écrit à l'empereur Xianfeng, ces hommes ont proposé la création de Zongli yamen à Pékin, équivalent du ministère des Affaires étrangères chinois, pour gérer spécialement les relations internationales avec les pays étrangers.<sup>885</sup> Dans ce rapport, prince Gong proposa également d'installer deux bureaux supplémentaires afin de mieux gérer spécialement les affaires de commerce internationale. Ces demandes ont été approuvées par l'empereur. Le nouveau ministère fut créé en 1861, et les deux bureaux de commerce ont aussi été installés.<sup>886</sup> Ces deux bureaux, un situé dans le nord à Tianjin, était géré par le ministre de commerce des trois ports (Niuzhuang, Tianjin, Dengzhou), devenu ministre de commerce de Beiyang à partir de 1870 北洋通商大臣; le second était sous la responsabilité du gouverneur de Liangjian, qui fut aussi ministre de commerce de Nanyang 南洋通商大臣

---

<sup>883</sup> Xia Dongyuan, *Yangwu yundong shi*, Shanghai, Huadong shifan daxue chubanshe, 1992, pp. 460-473.

<sup>884</sup> Christine Cornet, *État et entreprises en Chine, XIX<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècles : le chantier naval de Jiangnan, 1865-1937*, Paris, Arguments, 1997.

<sup>885</sup> *Mémoire du Prince Gong Yixin et autres du 3 décembre de la sixième année de l'Empereur Xianfeng* dans *Chou ban yiwu shimo xianfeng chao juan 71, ye 17 xia*, Compilé par Yang Jialuo (édi.), *L'Histoire de la Dynastie Qing : La gestion des affaires. Étrangères*, Vol. 1, Beijing, Shijie shuju, 1963. « 咸丰十年十二月初三日恭亲王奕訢等奏 », 筹办夷务始末咸丰朝卷七十一, 葉十七下, 杨家骆主编, 洋务运动文献汇编一, 中国学术名著第六辑, 近史文献汇编第一期书第一册, 世界书局, 1963

<sup>886</sup> « Décret de l'Empereur Xianfeng du 10 décembre de la dixième année de l'Empereur Xianfeng » dans *Chou ban yiwu shimo xianfeng chao juan 72, ye 1 xia*, , Compilé par Yang Jialuo (édi.), *L'Histoire de la Dynastie Qing : La gestion des affaires. Étrangères*, Vol. 1, Beijing, Shijie shuju, 1963 « 咸丰十年十二月初十日谕内阁 » 筹办夷务始末咸丰朝卷七十二, 葉一下, 杨家骆主编, 洋务运动文献汇编一, 中国学术名著第六辑, 近史文献汇编第一期书第一册, 世界书局, 1963.

<sup>887</sup>, poste basé tout d'abord à Shanghai, mais déplacé à Nanjing à partir de 1868. Zeng Guofan et Li Hongzhang, deux hommes politiques extrêmement importants dans l'occidentalisation de la Chine, avaient tous occupés des deux postes.<sup>888</sup> Après la signature des traités de Pékin en 1860, pour le gouvernement chinois, la menace étrangère fut finalement mise de côté, le plus urgent resta à éliminer les rebelles de Taiping. Pendant cette guerre interne, Zen était à la tête l'armée Xiang 湘軍, et Li était à la tête de l'armée 淮軍, ils étaient parfaitement conscients de la force supérieure de l'armée des occidentaux. Impressionnés par les steamers de guerre occidentaux avec coques en fer et des armes de nouvelles générations, le prince Gong, Li et Zeng étaient persuadés que c'est grâce à tout cela que les Occidentaux soient devenus si puissants, et ils en voulaient aussi pour l'Empire chinois pour vaincre l'armée des Taiping.

La question majeure qui se posait aux hommes politiques chinois à l'acquisition des navires à vapeurs et des armes, était de savoir comment ? Les construire ou bien les acheter directement envers les Européens ? Le choix était difficile alors que la situation était pressante. Au final, les deux solutions ont été adoptées. Déjà, en juillet 1860, lors des attaques des Taiping à Shanghai, Zen Guofan avait adressé au gouvernement central une demande de l'achat des armes de des navires européens en urgence, pour renforcer l'armée impériale à lutter contre les rebelles.<sup>889</sup> Cette demande a été approuvée par l'Empereur, le gouvernement chinois décida au final d'acheter des armes et navires britanniques. Par la suite, les échanges entre le ministère de l'armée, les officiers chargés de cette affaire et les

---

<sup>887</sup> Voir chapitre I. Le poste de ministre *Nanyang tongshan dachen* était au début appelé de *Wukou tongshang dachen* 五口通商大臣, un poste initialement créé après la première guerre de l'opium en 1843. Il fut basé à Canton et sous la responsabilité du gouverneur de Liangguang (兩廣總督). En 1859, ce poste fut passé sous la responsabilité du vice-gouverneur de Liangjiang. Car à cette époque, les charges du gouverneur Liangguang (qui était Zeng Guofan) étaient beaucoup trop importants, c'est pourquoi le gouvernement a désigné une personne en plus (Xue Huan (1815-1880)) pour charger de ce poste. Mais ce poste a été rendu au gouverneur des Liangjiang à partir de 1866.

<sup>888</sup> Voir le portrait de Li Hongzhang et de Zeng Guofan dans les figures VII.11 et 12.

<sup>889</sup> « 購買船砲核減赫德原單赴滬與薛煥籌辦不僱用換約各國之人以免掣肘請飭蘇撫與赫德籌辦各關籌款並行文各省辦洋藥票稅請飭官文曾國藩酌派兵并由 », archive imprimée n°01-05-011-02-011, IMH Archives Online, voir Figure VII.III.3, Réponse à la demande de l'achat des navires et armes étrangers par Zeng Guofan.

officiers britanniques étaient particulièrement nombreux.<sup>890</sup> L'inspecteur général de la douane impérial de cette époque, Horatio Nelson Lay (1823-1898)<sup>891</sup>, et son remplaçant pendant son arrêt maladie, Robert Hart (1835-1811), étaient tous les deux impliqués dans cette affaire. Cependant, après plus deux ans de négociation, cette affaire dite « la Flotille Anglo-Chinoise » (*The Lay-Osborn Flotilla*) fut un grand échec.<sup>892</sup> Étant donné que M. Lay (représentait le gouvernement chinois à Londres) et Osborn ont signé en privé un contrat avec des clauses qui portait atteinte à la souveraineté du gouvernement chinois sur cette flotte, par conséquent, le gouvernement chinois a refusé de valider ce contrat. Cet achat a finalement été interrompu des deux côtés.<sup>893</sup> La commande des huit navires de guerres chez les Anglais par le gouvernement chinois a finalement été annulée. La Chine a payé plus de sept cent mille taëls de frais d'annulation, ce fut un scandale dans l'histoire de la marine chinoise.<sup>894</sup>

---

<sup>890</sup> Sur le fond d'archive online de Institute of Modern History Archives, Academia Sinica de Taiwan, un nombre important de manuscrits portant sur les échanges des officiers de la cours de l'empereur chinois sont conservés. Sur cette affaire appelant « Affaire Nelson Lay et Osborn sur l'achat des navires de guerre », 220 documents sont enregistrés en ligne.

<sup>891</sup> China, The Maritime Customs, *Decennial Reports, 1922-31. Vol. I. Northern and Yangtze Ports*, Shanghai, The Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1983, pp.82-84.

<sup>892</sup> Hans van de Ven, *Breaking with the Past: The Maritime Customs Service and the Global Origins of Modernity in China*, New York, Columbia University Press, 2014, pp. 41-43; Johannes von Gumpach, *The Burlingame Mission : a Political Disclosure, supported by Official Documents Mostly Unpublished*, Shanghai, London, and New York, 1872, pp, 192-213, 342, 872-873; Wang Jiajian, 王家俭, 《李鸿章与北洋舰队》 *Li Hongzhang et l'armée marine de Beiyang*, 上海, 三联书店, 2008.

<sup>893</sup> *Appendice au Mémoire présenté par le Gouvernement de sa Majesté Britannique*, Tome deuxième, Paris, L'imprimerie Nationale, 1882, pp.763-806.

<sup>894</sup> Cf note 881.

Tableau VII.7 - Valeur approximative des navires de guerre faisant partie de l'ex-force navale européenne-chinoise.

VALEUR APPROXIMATIVE DES NAVIRES DE GUERRE FAISANT PARTIE DE L'EX-FORCE NAVALE EUROPÉENNE-CHINOISE.

			Tonneaux.	£	s.	d.
<i>Le Keang-Soo</i> .....	A aubes.....	Bois.....	1,015	45,500	0	0
<i>Le Kwang-Tung</i> .....	<i>Idem</i> .....	Fer.....	523	20,000	0	0
<i>L'Amoy</i> .....	A hélice.....	Bois.....	301	9,000	0	0
<i>Le Pékin</i> .....	<i>Idem</i> (ci-devant <i>le Mohawk</i> ).....	<i>Idem</i> .....	679	23,000	0	0
<i>La China</i> .....	<i>Idem</i> (ci-devant <i>l'Africa</i> ).....	<i>Idem</i> .....	669	32,000	0	0
<i>Le Tien-Tsin</i> .....	<i>Idem</i> .....	Fer.....	445	15,000	0	0
				144,500 0 0		
Valeur de l'artillerie, etc., fournie par le Gouvernement britannique :				£	s.	d.
Au <i>Keang-Soo</i> .....			3,478	8	5	
Au <i>Kwang-Tung</i> .....			2,250	14	4	
A <i>l'Amoy</i> .....			1,657	8	10	
Au <i>Pékin</i> .....			3,449	17	9	
A <i>la China</i> .....			3,437	5	8	
Au <i>Tien-Tsin</i> .....			1,788	12	8	
Munitions additionnelles.....			1,954	11	4	
<i>Idem</i> .....			2,924	15	6	
				20,941	14	6
Moins les munitions rendues.....				16	5	11
				20,925 8 7		
TOTAL.....				165,425 8 7		

Signé : SHERARD OSBORN, capitaine.

Source : *Appendice au Mémoire présenté par le Gouvernement de sa Majesté Britannique*, Tome deuxième, Paris, L'imprimerie Nationale, 1882, p. 774.

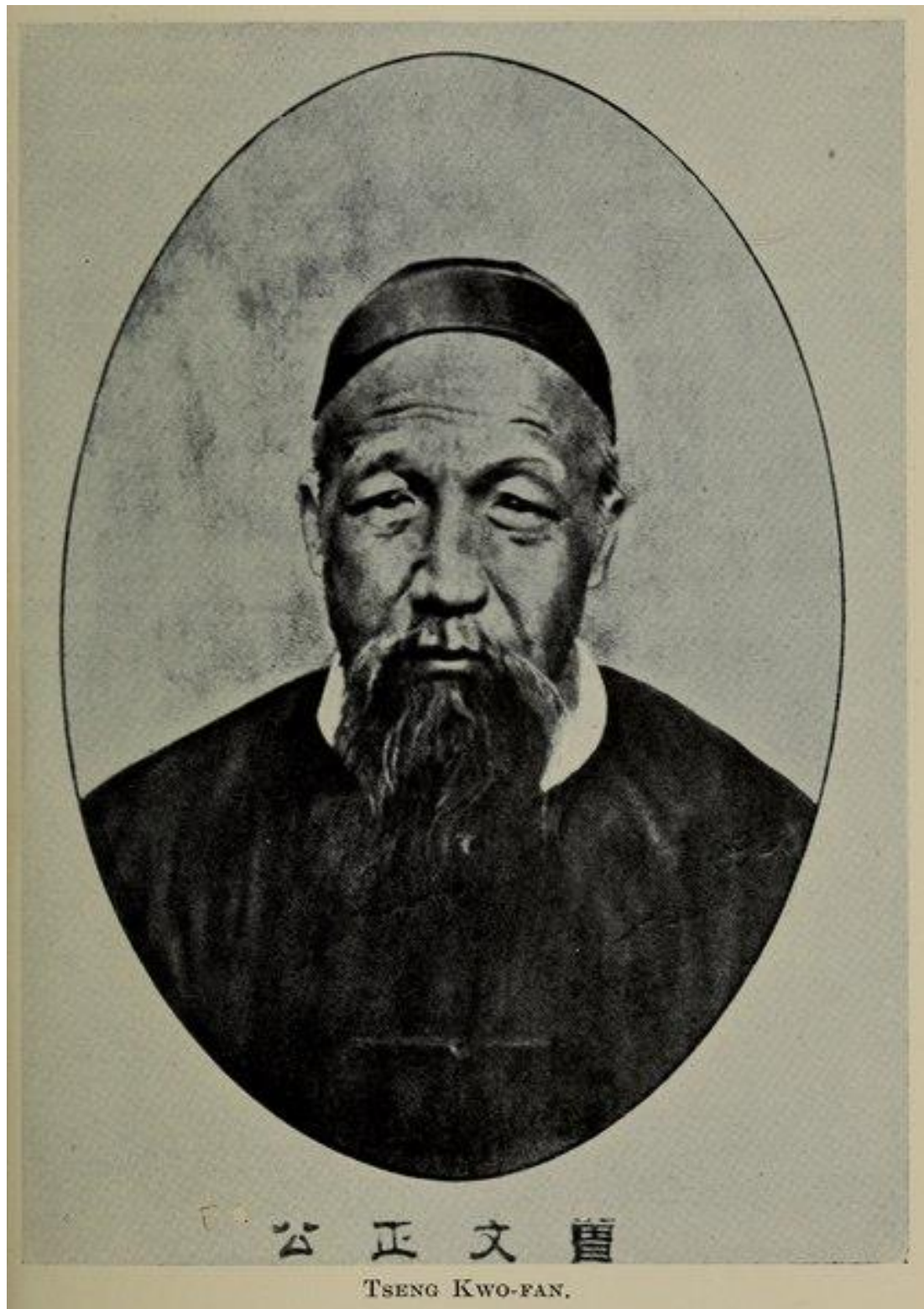
La complicité dans la négociation de l'achat des navires étrangers fait comprendre aux hommes politiques chinois l'importance de pouvoir fabriquer eux-mêmes les armes et navires de guerre. C'est pourquoi sous l'initiative de Li Hongzhang et Zeng Guofan, le gouvernement décida de créer une usine de l'industrie de guerre à Shanghai. Il s'agit du chantier naval de Jiangnan, le premier entreprise moderne publique. La création de cette entreprise annonce le début de l'industrialisation de la Chine, un grand pas de modernisation de cet ancien Empire.

Figure VII.11 - Portrait de Li Hongzhang en 1903.



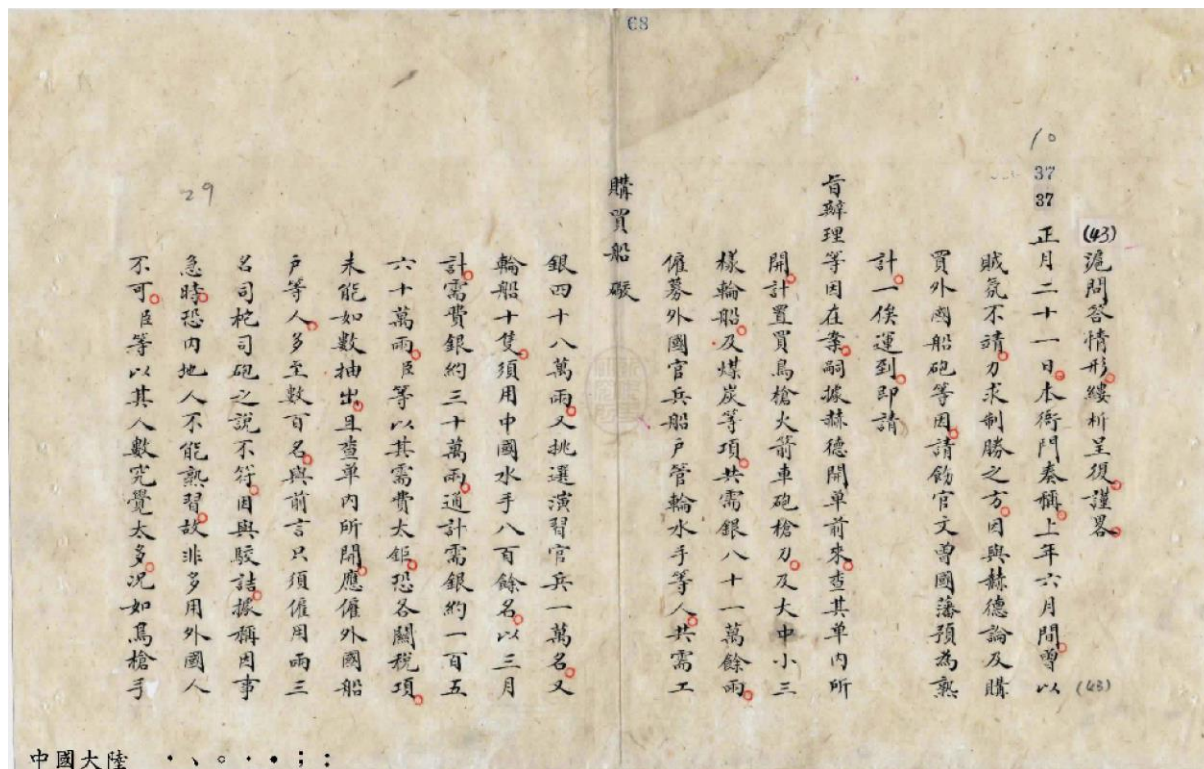
Source : Archibald Little, Li Hung-Chang: His Life and Times. London: Cassell & Company, 1903.

Figure VII.12 - Portrait de Zeng Guofan



Source : Auteur inconnu, Hosea Ballou Morse: *The International Relations of the Chinese Empire: 1861-1893*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Zeng\\_Guofan#/media/File:Tseng\\_Kwo-Fan.tif](https://en.wikipedia.org/wiki/Zeng_Guofan#/media/File:Tseng_Kwo-Fan.tif)

Figure VII.13 - Réponse du gouvernement à la demande de l'achat des navires et armes étrangers



Source : IMH Archives Online, document n°01-05-011-02-011

### VII.3.2 Le chantier naval de Jiangnan et la naissance de la China Merchant Navigation Company.

Le chantier naval de Jiangnan fut la première entreprise moderne d'armement et de construction naval chinois. En 1862, l'armée impériale était sur une phase déterminante dans la lutte contre l'armée de Taiping, les besoins en armement étaient accrus.<sup>895</sup> Car les Taiping avaient eux-mêmes achetés beaucoup d'armes modernes envers les marchands européens qui étaient à Shanghai.<sup>896</sup> Selon les sources, le gouvernement avait même entendu des rumeurs qui disaient que l'armée de Taiping avait envoyé discrètement une

<sup>895</sup> Voir chapitre II, « La révolte des Taiping ».

<sup>896</sup> Wang Ermin 王尔敏, *Qingji bing gongye de xingqi* 《清季兵工业的兴起》, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiu suo 中央研究院近代史研究所, Taipei, 1978, p. 35.



personne aux États-Unis pour acheter des armes de guerre.<sup>897</sup> Selon un témoignage du consul britannique Walter H. Medhurst, les Taipings avaient non seulement acheté des machines chez les Européens, mais aussi employés des ingénieurs européens pour de fabriquer leurs propres armes à la porte de Shanghai.<sup>898</sup> L'armée locale organisée par le conseil municipal de la concession française avait réussi à arrêter un navire de l'armée Taiping transportant des machines de fabrication d'arme.<sup>899</sup> Procurer des armes modernes devint particulièrement urgent pour l'armée impériale. C'est pourquoi, au même moment de l'affaire Lay-Osborn, Zeng Guofan, l'amiral de guerre à Anqing, dans le Anhui (qui fait partie de la région de Jiangnan), avait ordonné deux ingénieurs chinois, Hua Hengfang 华蘅芳 (1833-1902) et Xu Shou 徐寿 (1818-1885) de créer un chantier d'armement sur place.<sup>900</sup> Par la suite, une usine d'armement créée par une équipe de scientifiques et ingénieurs entièrement chinois fut installée, la Chine commença à fabriquer ses propres armes. Cependant, n'ayant pas les connaissances et les techniques pointues de l'époque, les résultats des armes produites par l'arsenal de Anqing n'étaient pas satisfaisants. Le projet de fabriquer ses propres armes de qualités fut finalement abandonné. Zeng Guofan comprit la nécessité d'acheter des machines modernes chez les Européens. Ainsi, en 1863, Afin d'accélérer le programme d'auto-renforcement, Zeng Guofan et Li Hongzhang décidèrent finalement de créer une usine avec l'aide technique des occidentaux. Ainsi naquit le projet de construction du chantier naval de Jiangnan à Shanghai.

Les recherches sur cette entreprise sont nombreuses, la thèse de Christine Cornet intitulée « Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937. Les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne » est incontournable pour comprendre son histoire. Elle traite en détail cette première entreprise publique chinoise du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle. Selon elle, « l'histoire du chantier naval de Jiangnan illustre les aspects limités de la modernisation industrielle chinoise, mise en œuvre par les pouvoirs publics régionaux »,

---

<sup>897</sup> Document 01-05-011-02-061, Archive de l'histoire moderne de Taipei ; Shi Jingqian, 史景迁, 《太平天国》 *God's Chinese Son : The Taiping Heavenly Kingdom of Hong Xiuquan*, Guilin, Guangxi shifan daxue chubanshe, 2011, p.398.

<sup>898</sup> *Idem* note 877.

<sup>899</sup> *Idem* note 877..

<sup>900</sup> Wang Jiajian, 王家俭 *Li Hongzhang et l'armée marine de Beiyang 《李鸿章与北洋舰队》*, 上海, 三联书店, 2008.

cependant, son caractère régional est aussi l'une des causes majeures de son échec final en 1937.<sup>901</sup> Dans notre recherche concernant le port de Shanghai, la première chose à relever sur ce chantier naval est le choix de son site à Shanghai. Il est à rappeler tout d'abord que la ville de Shanghai bénéficie d'une stabilité politique dans un contexte historique troublant de la Chine des années 1860.<sup>902</sup> Cette stabilité politique est due aux présences des étrangers et la manière dont comment la ville de Shanghai a été gérée par trois parties : concession internationale, concession française et le gouvernement local. Les deux concessions étrangères ont formé chacune une armée locale pour protéger leur territoire, la *Ever-victorious Army*<sup>903</sup> du côté des anglo-saxons, et la *Ever-Triumphant Army*<sup>904</sup> du côté français. Ces armées ont été formées par les officiers occidentaux, avec une méthode moderne et disciplinée.

En 1864, Zeng Guofan avait envoyé Rong Hong (1828-1912), le premier Chinois diplômé d'une université étrangère des États-Unis (Université de Yale)<sup>905</sup>, à acheter des machines de fabrication des armes de guerre pour le gouvernement. Rong Hong a bien accompli la mission. En 1865, des équipages les plus modernes qu'il a commandés ont été envoyés à Shanghai.<sup>906</sup> En tant que l'homme politique le plus important durant la fin de la dynastie Qing, Li Hongzhang a beaucoup de charges de travail. Afin de l'aider à gérer le projet du chantier naval de Jiangnan, Li a désigné, en 1863, un disciple de Zeng Guofan, Ding Richang (1823-1882) pour être le responsable de ce projet. Ainsi Ding Richang est devenu le daotai de Shanghai<sup>907</sup>, et il fut le véritable gestionnaire du chantier naval de Jiangnan. L'importance des entreprises étrangères dans le mouvement d'auto-renforcement

<sup>901</sup> Christine Cornet, *Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937. Les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne*, sous dir. de Marie-Claire Bergère, EHESS, Paris, 1990.

<sup>902</sup> *Histoire de la Chine Moderne (1840-1919)*, Texte traduit et édité par Éditions du Centenaire, Paris, 1978, pp.140-186.

<sup>903</sup> Richard J. Smith, « Mercenaries and Mandarins: The Ever-Victorious Army in Nineteenth Century China », Foreword by J. K. Fairbank, *Canadian Journal of History*, Toronto, 1979, pp. 466-488.

<sup>904</sup> Prosper Giquel, *A journal of the Chinese Civil War*, University of Hawaii Press, 1864.

<sup>905</sup> *Biographical Memoranda, respecting All Who Ever Were Members of the Class of 1832 in Yale College*, edited by the Class-secretary for private distribution, New Haven, Tuttle, Morehouse and Taylor, 1880, p. 33 ; Yung Wing, *My Life in China and America*, Redditch, Read Books, 2013.

<sup>906</sup> Archive Academia Sinica, 《曾文正公全集》, 〈奏稿〉, 卷27, 页7—10, 同治七年九月初二日, 〈新造轮船折〉; Wang Jiajian, 王家俭. *Li Hongzhang et l'armée marine de Beiyang 李鸿章与北洋舰队*, Shanghai 上海, Sanlian shudian 三联书店, 2008.

<sup>907</sup> Nicholas Belfield Dennys, Ernest John, *The China Review: Or Notes & Queries on the Far East*, Volume 6, Shanghai, China Mail Office, 1878, p. 359.

chinois, est que ces derniers ont servi en tant que modèle du développement à la Chine. Le chantier naval de Jiangnan a pu si rapidement établi est pour une partie grâce aux entreprises occidentales présentes à Shanghai. La fondation du chantier naval de Jiangnan constitue le meilleur exemple. En dehors des équipements achetés aux États-Unis et à Hong Kong, pour avoir un cadre de l'entreprise de l'industrie de guerre généralement bien établi, Ding Richang avait acheté une usine américaine, la Hunt Thos. & Co. ( Ke-kee 旗记). Il s'agit d'une entreprise de fonderie de fer, de marchand de navire et magasinier situé dans le quartier de Hongkou de la concession internationale.<sup>908</sup> Il est intéressant de noter que plusieurs membres de cette société, le directeur général et les clerks qui y travaillaient, avaient des relations avec la famille Russell. La société chinoise, la China Merchant Steam Navigation Company qui avait racheté la société américaine, la Shanghai Steam Navigation Company (fondé par la société Russell & Co.) en 1877, est en effet aussi un produit politique né sous l'initiative de Li Hongzhang. Ceci est un détail peu mentionné qui démontre que la Rusell & Co. maintenait une relation étroite avec le gouvernement chinois.

La société Hunt Thos. & Co. a servi de socle pour le chantier naval de Jiangnan. Après l'avoir acheté, le chantier naval de Jiangnan fut donc installé sur son site original à Hongkou. Li Hongzhang et Ding Richang ont également fusionné deux autres petits ateliers de fabrication de munitions de guerre locaux avec elle. Le financement de ce chantier vient principalement des recettes des douanes maritimes et des « donations » des employés corrompu.<sup>909</sup> L'ancien directeur général de la société Hunt Thos. & Co., T. J. Falls fut employé par le gouvernement chinois, devient le responsable technique du chantier naval de Jiangnan. Le chantier employa aussi des ingénieurs et techniciens européens.<sup>910</sup> C'est un bel exemple du transfert de la technologie occidentale vers la Chine. Six ans après son ouverture, le fait de son développement grandissant au jour le jour grâce à avec un financement considérable de l'État, ce site de Hongkou devient beaucoup trop petit. Afin

---

<sup>908</sup> *The Chronicle and Directory for China, Japan and The Philippines for 1865*, Hong Kong, "Daily Press" Office, 1865, pp.60, 83, 211; Lv Baoqiang 吕宝强, *Zhongguo zaoqi de lunchuan jingying 《中国早期的轮船经营》*, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiu suo 中央研究院近代史研究所, Taipei, 1962.

<sup>909</sup> Édité par Wei Yungong 魏允恭等纂修, *Jiangnan Zhizaoju ji 《江南制造局记》*, vol.1, source conserve à la Bibliothèque de l'Université de Pékin, source imprimée disponible en ligne, [www.ctext.org/library.pl?if=gb&res=2570&remap=gb](http://www.ctext.org/library.pl?if=gb&res=2570&remap=gb)

<sup>910</sup> *Ibid.* volume 2, <https://ctext.org/library.pl?if=gb&file=28853&page=2&remap=gb>

de pouvoir trouver un terrain adéquat situé au bord du fleuve Huangpu, les gestionnaires du chantier naval de Jiangnan ont dû chercher loin du centre de la cité. Au final, ils ont acquis un nouveau terrain, situé loin du port et de la douane, au sud de la cité de Shanghai, à Gaochang Miao 高昌庙.<sup>911</sup>

Au départ, la principale mission pour ce chantier était de fabriquer des armes de guerre. C'est-à-dire des fusils, des balles, de la poudre à canon. Car dans la conception des Chinois de cette époque, la fabrication des munitions de guerre et la construction des navires de guerres sont deux choses différentes. Alors qu'en Occident, les deux matières sont vues comme un ensemble.<sup>912</sup> Cependant, Ding Richang, Lihongzhang et les autres gestionnaires chinois ont rapidement compris que les navires de guerres ne doivent pas être construit séparément des armes de guerre. En 1867, un arsenal pour construire des navires fut installé aussi. Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, le chantier naval de Jiangnan possède plus de dizaine d'usines et un dock naval. Parmi les usines, il y avait une usine de fabrication de moteur à vapeur, une usine de menuiserie, une fonderie de fer et de bronze... un total de trente-deux usines ont été sous sa division. En dehors des usines, en 1869, un centre de traduction a aussi été créé, Li Hongzhang a recruté de nombreuses personnes très instruites qui maîtrisaient le chinois et les langues européennes, pour traduire les livres de science occidentaux. Les ingénieurs et les scientifiques y travaillent pour comprendre et apprendre la technologie et la science moderne. Les équipements achetés de la société Hunt Thos. & Co. et ceux achetés des États-Unis ont servi de modèles originaux pour fabriquer les équipements chinois. Tout le développement du chantier naval de Jiangnan répond entièrement au mouvement de l'auto-renforcement de l'Empire chinois. Il fut la plus grande entreprise de l'armée moderne créée par le gouvernement chinois sous la dynastie Qing. Sa réussite a servi aussi de modèle pour plus tard la création de l'Arsenal de Fuzhou

---

<sup>911</sup> Voir Figure VII.15 : Plan de Shanghai en 1910.

<sup>912</sup> Tang Degang 唐德刚, *Cong wanqing dao mingguo (De la fin de la dynastie de Qing à la République de Chine)*, Beijing 《从晚清到民国》, Zhongguo wenshi chubanshe 中国文史出版社, 2015.

(Foochow)<sup>913</sup> en 1867, par Zuo Zongtang 左宗棠 (1812-1885) avec l'aide de Prosper Giquel (1835-1886), officier naval français.<sup>914</sup> L'arsenal de Fouzhou va d'ailleurs mieux développer en matière de fabrication de navire, il prendra au-dessus de l'arsenal de Jiangnan n'a pas très bien réussi ses missions malgré un très bon but de l'activité.<sup>915</sup>

Figure VII.14 - **Plan du chantier naval de Jiangnan**



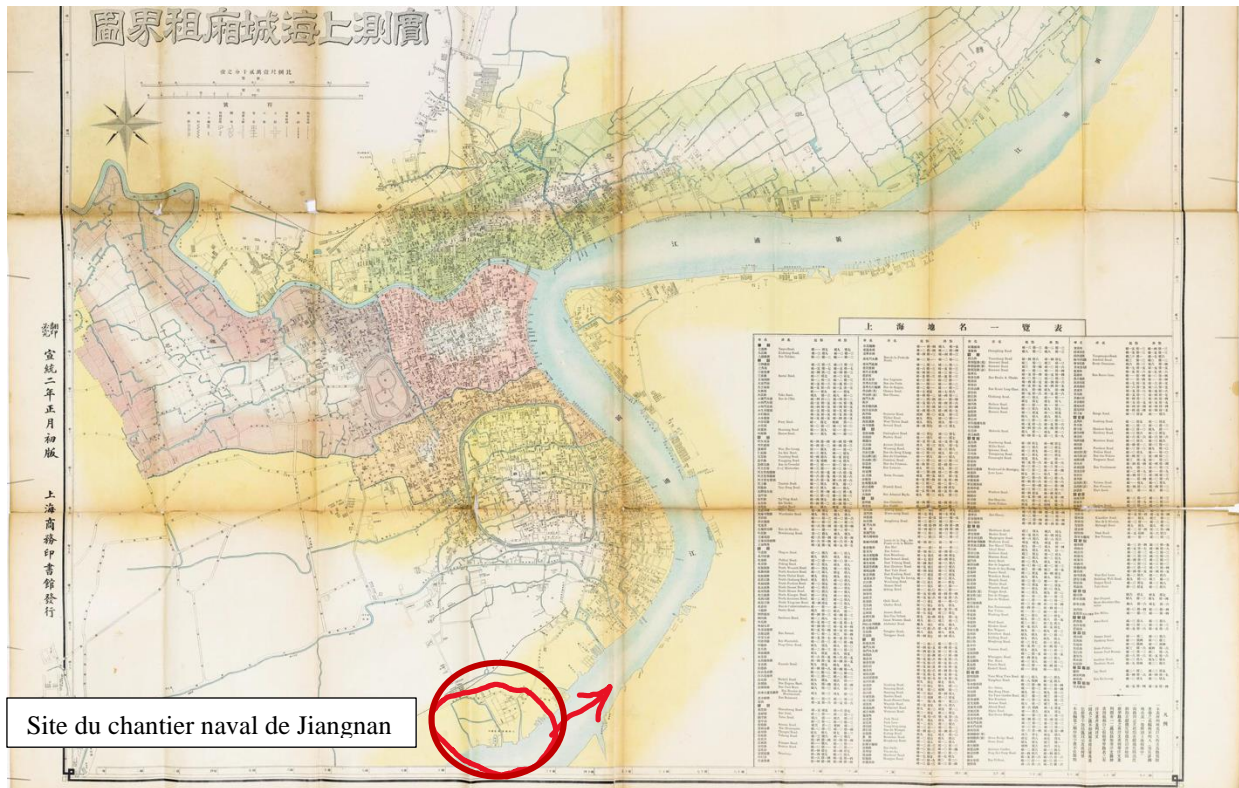
Source : Library of Congress, <https://hdl.loc.gov/loc.wdl/wdl.13517>

<sup>913</sup> *The Foochow Arsenal, and Its Results, from the commencement in 1867, to the End of the Foreign Directoraten on the 16<sup>th</sup> February, 1874*, Shanghai, "Shanghai Evening Courier", 1874; Thierry Claeys et Wen Wen, "Prosper Gique, le bâtisseur de l'arsenal de Fou-Tchéou, et ses principaux collaborateur", *Chronique d'histoire maritime Publication de la Société française d'Histoire maritime*, n°92, juin 2022, pp. 79-95.

<sup>914</sup> Steven A Leibo, *Transferring Technology to China: Prosper Giquel and the Chinese Self-Strengthening Movement*, Berkely, University of California Press, 1985.

<sup>915</sup> Prospère Giquel, *La France en Chine*, 1864, Shanghai, tome 1, 1864 ; tome 2, 1872, <https://archive.org/details/prosper-giquel-1864/Prosper%20Giquel%201872%20/>

Figure VII.15 - Plan de Shanghai en 1910



Source en ligne : <https://www.ageeye.cn/map/28267/>

La fin du XIX<sup>e</sup> siècle est une période extrêmement difficile et troublante pour l'Empire chinois. Malgré la forte volonté et les efforts d'une partie des mandarins du gouvernement chinois, de vouloir de se redresser en menant des réformes, mais l'effondrement d'un empire ne s'est pas fait en un jour. La machine des institutions étatiques de l'Empire du milieu était en panne depuis très longtemps. Peu de temps après la création de L'arsenal de Jiangnan, Li Hongzhang et Zeng Guofan ont rapidement été déçus par les navires de guerre qu'ils ont construits. Les ingénieurs chinois de cette époque n'avaient pas de compétences ni de connaissances nécessaires pour inventer des machines ou des équipements plus puissants et moins coûteux. Ils leur coûtent trois fois plus cher de construire un navire qui n'est pas du dernier modèle que d'acheter directement chez les Européens. En plus le mode de gestion étatique fait que les gens qui y travaillaient étaient en manque de compétitivité. L'existence de plusieurs personnes responsables du projet, fait aussi que l'entreprise manquait de l'union, ce qui rend sa gestion très compliquée. En plus, comme le chantier naval de Jiangnan fut une entreprise étatique, il ne fait que de dépenser

les budgets donnés par l'état sans lui rapporter de bénéfice, car les armes de guerre ne peuvent pas être utilisés par les civils. D'ici renvoie la thèse de Christine Cornet pour les détails sur les causes de l'échec de l'arsenal de Jiangnan. Dans le cadre de cette recherche, il est intéressant de souligner que l'installation de ce chantier au sud de la cité de Shanghai a prolongé le port jusqu'à l'intérieur de Huangpu. Cinq quais d'amarrage avec un dock pour la réparation des navires ont été construits. Ce terrain auparavant limitrophe de Shanghai fut annexé du plan de développement de la ville de Shanghai.

### **VII.3.3 Le China Merchant Steam Navigation Company, le premier arsenal chinois privé créé sous l'initiative de l'État.**

La création du chantier naval de Jiangnan fut la première réponse du gouvernement chinois face à l'impérialisme occidental en Chine. Financé par les recettes de la douane de Jiangnan (Shanghai), son existence a joué un rôle important dans le développement du port de Shanghai. Elle a redessiné la limite de ce port. Shanghai a toujours été une ville portuaire, la délimitation de son port est naturellement liée à la délimitation de la ville. Le chantier naval de Jiangnan a élargi la ville de Shanghai en prolongeant la frontière de la ville. En dehors des quais chinois situés devant la cité intramuros et qui ont une vocation commerciale, les quais du chantier naval de Jiangnan ont une vocation plutôt militaire. Cependant, ces quais étaient aussi accessibles aux habitants de ce quartier également, ce qui lui a aussi donné une identité civile. Si le résultat de cette entreprise étatique ne fut pas satisfaisant, une autre entreprise maritime « semi-privée » créée aussi sous l'initiative de Li Hongzhang explosa de succès. Il s'agit de la société privée mais contrôlée par l'État chinois, la China Merchant Steam Navigation Company (CMSNC) ou la *Lunchuan zhaoshang ju* (*Zhaoshang ju*), 轮船招商局 qui est son nom en chinois.

*Zhaoshang ju*, le Bureau des marchands selon sa traduction en français, est une entreprise de transport maritime, fondée le 14 janvier 1872 à Shanghai. Elle fut dans un premier temps une entreprise publique, mais elle s'est par la suite transformée en société privée à partir de 1880. Cette forme spéciale d'entreprise a un terme spécifique en chinois,

il s'agit d'une entreprise de *guandu shangban* 官督商办 (entreprise commerciale gérée par le gouvernement). Ceci signifie que le gouvernement supervisait l'entreprise et, était responsable des relations extérieures et des relations publiques avec les services gouvernementaux afin que l'entreprise puisse se développer sous la protection de l'État. En ce qui concerne la partie technique de l'entreprise, des hommes d'affaires spécialisés ont été recrutés à cet effet.<sup>916</sup> Bien que le gouvernement ait fourni une partie des fonds (136 000 taëls<sup>917</sup>), mais ceux-ci étaient alloués aux hommes d'affaires qui étaient des actionnaires de cette entreprise. Ces derniers devaient ainsi payer des intérêts à l'État, et le Bureau des marchands restait privée avec des actions privées.<sup>918</sup> Il est à noter que le Bureau des marchands fut la première entreprise de transport maritime fondée entièrement par les Chinois.<sup>919</sup> Il est né suite à plusieurs raisons. Tout d'abord, il y a eu l'opposition de certains hommes politiques contre la politique navale du gouvernement sur les deux chantiers navals créés dans les années 1865 et 1866, et qui demandaient leur fermeture. En effet, vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la Chine était fortement endettée à cause des guerres alors que les deux chantiers navals (celui de Jiangnan et de Fuzhou) demandaient beaucoup d'argent d'Etat sans donner de résultat satisfaisant. Par conséquent, Song Jin, conseiller d'État, avait proposé de fermer les deux chantiers navals. La partie pro-auto-renforcement était fortement contre cette proposition. Par la suite, Li Hongzhang proposa d'essayer de fonder une entreprise navale privée mais sous contrôle de l'État pour pouvoir gagner plus de recette pour le gouvernement et de pouvoir garder ces sites d'armurerie.

Deuxièmement, la naissance la China Merchant S.N.C. est aussi synonyme du réveil de l'esprit mercantiliste chinois, qui n'existait auparavant pas pour les hommes politiques chinois. Depuis le développement du commerce extérieur au port de Shanghai grâce aux

---

<sup>916</sup> Wu Zhangquang 吴章铨, Li Enhan, etc. 李恩涵等 « La pensée commerciale dans le mouvement d'auto-renforcement – Une étude centrée sur Li Hongzhang » « 洋务运动中的商务思想-以李鸿章为中心探讨 », *La Chine moderne – Intellectuels et mouvements d'auto-renforcement*, 《近代中国-知识分子与自强运动》, 食货出版社, 1972, pp. 39-88.

<sup>917</sup> Howard Dick & Stephen Kentwell, "China Merchants S.N. CO.(1872), A short History of the Company's Shipowing, *Beancaker to Boxboat*, 1988, [www.oldchinaships.com](http://www.oldchinaships.com)

<sup>918</sup> Édité par Wang Jianlang et Huang Kewu, *The New History of Modern China Written by Scholar Across the Strait*, Taipei, Lantai chubanshe, 2021, p.542.

<sup>919</sup> Lv Baoqiang 吕宝强, *Zhongguo zaoqi de lunchuan jingying* 《中国早期的轮船经营》, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiu suo 中央研究院近代史研究所, Taipei, 1962, p. 225.



présences étrangères, les marchands chinois participaient activement dans ce commerce. Le transport maritime constituait une étape clé du commerce, il faisait partie du domaine que tous les marchands souhaitent à avoir une mainmise. Dans les deux parties précédentes, il a été expliqué que les marchands chinois investissaient massivement dans les entreprises de transports occidentales à Shanghai. Dans les archives de l'Institut de l'Histoire Moderne, Academia Sinica de Taiwan, section archive du ministère des relations internationales, des échanges de lettre massives existent entre les hommes politiques chinois sur la question de l'égalisation des achats des navires européens par les marchands chinois.<sup>920</sup> Les marchands chinois qui utilisaient les navires étrangers étaient exonéré d'une taxe spécifique qui concernait que les Chinois. Complètement échappé aux inspections de la douane, ceci causait d'une perte de recette considérable pour le gouvernement chinois. Ainsi, le gouvernement décida de créer une compagnie maritime entièrement chinoise à Shanghai, en même temps, une nouvelle règle obligeait que tous les navires utilisés pour le caoyun devaient être enregistrés que par des Chinois. Le Bureau des marchands avait donc deux objectifs principaux : (1) de récupérer le capital des marchands chinois attachés à des navires étrangers ; (2) de récupérer les droits de navigation sur le fleuve Yangzi et en mer pour le transport maritime des passagers et des marchandises.<sup>921</sup> En mai 1872, le *Zhaoshang ju* a commencé les préparatifs dans la rue Yong'an, à Yangjing bang, à Shanghai, et a acheté quatre navires à vapeur à la Grande-Bretagne et à l'Allemagne en novembre de la même année.

À l'origine, il était prévu que ces vapeurs soient utilisés sur la route du fleuve Yangtze entre Zhenjiang, Jiujiang et Hankou et sur les routes côtières entre Shantou, Guangdong, Hong Kong, Fuzhou et Xiamen, Ningbo, Tianjin et Yantai, principalement pour le transport de passagers et de marchandises. À cette fin, on envisage d'établir des succursales de China Merchant dans différents ports. Au fur et à mesure de l'expansion de ses activités, elle est devenue la plus grande compagnie maritime de Chine. Dès sa création,

---

<sup>920</sup> Archives en ligne de l'Institut de l'Histoire Moderne, Academia Sinica de Taiwan, section *chuanzheng* 船政, 1862-1912 ; Li Yu 李玉, *Shenbao Zhaoshang ju shiliao xuanji. Wanqing juan* (Sélection des archives du journal Shenbao sur le Zhaoshang ju) 《申報》招商局史料選輯. 晚清卷, Beijing, Shehui kexue zenxian chubanshe, 2017.

<sup>921</sup> Archives en ligne de l'Institut de l'Histoire Moderne, Academia Sinica de Taiwan 李鴻章, 設局招商試辦輪船分運江浙漕糧由, 1872-12-23.

la China Merchant a ouvert une ligne entre Shanghai et Shantou, dans le Guangdong, puis s'est étendue à Hong Kong et à Tianjin. Sur les voies navigables intérieures, elle a ouvert des lignes de Shanghai à Zhenjiang et Jiujiang via Hankow, concurrençant ainsi Jardine Matheson et Swire Pacific. Zhaoshang ju a joué un rôle extrêmement important dans la reprise de contrôle du port de Shanghai par les Chinois. En plus des rachats des quais et des hangars des autres entreprises étrangères dans la concession internationale et la concession française de Shanghai, le Bureau des marchands a aussi beaucoup construit de quais et des docks par eux-mêmes. Le paysage urbain du port de Shanghai n'a pas beaucoup changé jusqu'avant la naissance de la République Populaire de Chine, en 1949.

Le Bureau des marchands a réalisé d'énorme succès à Shanghai. Peu de temps après sa création, au commencement de l'année 1877, la China Merchants Steam Navigation Company a réussi à débarrasser sa principale rivale pour le transport vers le nord et sur le Yangzi, « pour la somme de 2,000,000 de taëls, les steamers, les chantiers les magasins et les hangars appartenant à la société américaine, la Shanghai Steam Navigation Company. »<sup>922</sup> Sa rapide développement a été vue et félicitée par toutes les autres puissances étrangères présentes à Shanghai. Malgré une gouvernance assez compliquée et confuse, la compétitivité des marchands chinois dans le commerce du transport maritime n'a jamais été redoutée par les étrangers.<sup>923</sup> Comparé aux 60 000 capitaux levés en 1872, le capital levé par le Bureau des marchands en 1901 était de 4 millions, soit une augmentation de 65 fois.<sup>924</sup> Son développement a suscité en même temps le développement du secteur minier en Chine. Le besoin de fournir aux steamers de la société un combustible à bon marché incite au gouvernement chinois et les puissances étrangères d'investir dans l'exploitation des terrains miniers. Le fait de du développement du commerce maritime

---

<sup>922</sup> *Recueil consulaire contenant les rapports commerciaux des agents belges à l'étrangers*, publié en exécution de l'arrêté royal du 13 novembre 1855 par le ministère des Affaires étrangères, Volume 23, Bruxelles, Ch. Torfs, 1877, p. 323.

<sup>923</sup> *Bulletin consulaire français*, Recueil des rapports commerciaux adressés au ministre des Affaires étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de France à l'étranger, Volume 5, Partie 2, France, Direction du commerce extérieur, Imprimerie nationale, 1881, pp. 1113-1114.

<sup>924</sup> Voir le tableau de l'évolution du capital du Bureau des marchands depuis 1872 jusqu'à 1901. Li Zhigang, 黎志刚 « Question sur le management de la China Merchants Steam Navigation Company, 1872-1901 », *轮船招商局经营管理问题, 1872-1901*, *Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo jikan*, numéro 19, 中央研究院近代史研究所集刊, 第十九期 (民国79年6月) p. 75.

poussait le gouvernement à investir aussi dans la construction des lignes de chemins de fer qui reliaient les ports d'embarquement aux centres de production et de consommation. Le port était là où a commencé le progrès commercial, financier, industriel et technique de la Chine. La China Merchants Steam Navigation Company était symbole de l'adaptation du modèle commercial chinois dans l'intégration du commerce internationale de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au milieu du XX<sup>e</sup> siècle.

**Tableau VII. 8 - Tableau des capitaux du Bureau des marchands de 1872 à 1901**

<b>Année</b>	<b>Capital (taël)</b>	<b>Année</b>	<b>Capital (taël)</b>
1872	60 000	1887	2 000 000
1873	476 000	1888	2 000 000
1874	602 000	1889	2 000 000
1875	685 000	1890	2 000 000
1876	730 200	1891	2 000 000
1877	751 000	1892	2 000 000
1878	800 000	1893	2 000 000
1879	830 300	1894	2 000 000
1880	1 000 000	1895	2 000 000
1881	1 000 000	1896	2 000 000
1882	2 000 000	1897	4 000 000
1883	2 000 000	1898	4 000 000
1884	2 000 000	1899	4 000 000
1885	2 000 000	1900	4 000 000
1886	2 000 000	1901	4 000 000

Source : Sous-direction de Zhang Enjun, magazine pour le 75<sup>e</sup> année d'anniversaire du Bureau des marchands (1947).

## **Conclusion**

Dans ce chapitre, il a été présenté les compagnies de vapeur les plus représentatives de Shanghai du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Depuis le début, lorsque la majeure partie du marché était dominée par les Américains, jusqu'à l'émergence de rivaux, le port de Shanghai a été un énorme marché commercial à part entière. Il a ouvert l'ensemble du marché commercial de la Chine continentale, et l'obtenir revenait à s'emparer de l'élément vital de l'économie chinoise. Swire et Jardine, par exemple, et même la société chinoise locale, la China Merchants Steam Navigation Company, avaient tous un accès plus facile à d'autres marchés industriels, commerciaux et financiers en Chine en raison de leur position dans le port et le transport maritime. Ils ont bâti leurs empires commerciaux dans tout le paysage commercial chinois. Jardine Matheson, Swire, China Merchants, ces entreprises existent toujours aujourd'hui, elles se développent de plus en plus et continuent de briller dans le transport maritime et les marchés maritimes surtout en Asie.

Figure VII.16 - Publicité de la China Merchant Steam Navigation Company

**國營招商局**

**總局** 上海廣東路二十號  
電報掛號 〇〇〇一  
電話 一九六〇〇

轉接各部

**宗旨** 發展中國航運  
促進對外貿易

**業務** 預定客貨艙位  
代客報關裝貨  
代理水火保險  
辦理倉儲堆棧

歡迎指教 接受批評



**CHINA MERCHANTS STEAM NAVIGATION CO.**  
HEAD OFFICE  
20 CANTON ROAD, SHANGHAI, CHINA  
CABLE ADDRESS "MERCHANTS"  
TELEPHONE 19600  
EXTENSION TO ALL DEPARTMENTS

Source : <http://1872.cmhk.com/1872/second-3.html>

## CONCLUSION GÉNÉRALE

De 1843 à 1912, la Chine a traversé une période de son histoire extrêmement complexe et difficile. Entre les désastres naturels, les révoltes populaires, les guerres internes et externes, le déclin de puissance et les efforts de redressement à travers le mouvement de l'auto-renforcement ... la densité des événements rend cette période particulièrement difficile à appréhender. La proclamation de la naissance de la République de Chine, le 1<sup>er</sup> janvier 1912, annonce aussi l'effondrement officiel de l'Empire chinois. Sans même prendre en considération des problèmes internes de la Chine, cet effondrement a été accéléré, pour une grande partie, par la grande collision entre l'Est et l'Ouest au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>925</sup>. Si la Chine a pu échapper à une colonisation totale<sup>926</sup> par les Européens de manière générale, la pensée économique occidentale - le mercantilisme<sup>927</sup>, a quant à lui, réussi à pénétrer dans cette Empire ancienne et archaïque. Cette doctrine économique développée entre la fin du XV<sup>e</sup> siècle et le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, à une période où l'Europe était partagée par quelques grands empires : l'Empire hispanique ; le Saint-Empire romain germanique ; l'Empire britannique et ainsi le royaume de France. L'absolutisme du pouvoir central faisait que ce dernier devait réagir au nom des intérêts de la nation. Par conséquent, toutes les activités commerciales devaient servir à l'intérêt du souverain et, par extension, à celui de la nation. Le mercantilisme peut se définir par « deux considérations principales : d'une part, la prospérité de la nation ; d'autre part, l'État doit faire preuve d'interventionnisme notamment par le biais d'une politique commerciale protectionniste. »<sup>928</sup> Cependant, ce courant de pensée semblait être déjà un peu dépassé pour l'économie occidentale du XIX<sup>e</sup> siècle, pour laquelle le libéralisme a pourtant été très apprécié par les classes dirigeantes de l'Empire chinois.

---

<sup>925</sup> Kenneth Pomeranz, *Une grande divergence. La Chine, l'Europe et la construction de l'économie mondiale*, Paris, Albin Michel, 2010.

<sup>926</sup> Dominique Barjot, Jacques Frémeaux (dir.), *Les sociétés coloniales à l'âge des empires, des années 1850 aux années 1950*, Paris, Sedes, 2012.

<sup>927</sup> François Etner, « Mercantilisme », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 10 novembre 2022. URL : <http://www.universalis-edu.com.janus.bis-sorbonne.fr/encyclopedie/mercantilisme/>

<sup>928</sup> Alain Beitone, Emmanuel Buisson-Fenet, Christophe Rodrigues, *Économie, sociologie et histoire du monde contemporain*, Malakoff, Dunod, 2022, p. 35.

Le port de Shanghai était l'une des principales portes d'entrée de ce courant économique. Ce courant de pensée avait bouleversé par étapes les habitudes séculières de la Chine. En effet, contrairement aux coutumes, le gouvernement avait commencé à investir officiellement dans le commerce international. Son slogan était « l'État seul incarne l'intérêt national et il doit le défendre contre les agissements des autres nations ». Au XIX<sup>e</sup> siècle, ceci se traduit par des créations d'entreprises chinoises financées par des capitaux nationaux. La présente thèse, qui porte sur le port de Shanghai entre 1843 à 1912, démontre l'importance indéniable du rôle des entreprises étrangères dans l'aménagement, la construction et le développement de ce port durant cette période. Ce dernier a joué dans l'histoire et, aujourd'hui, joue toujours, le rôle de porte maritime permettant l'ouverture de la Chine aux autres nations du monde. La ville de Shanghai, qui est typiquement une ville portuaire, est en effet, le fruit de cette rencontre entre l'Occident et la Chine. Axée sur trois facteurs majeurs, à savoir géostratégique, économique-financier et historico-politique, cette même thèse a tenté de préciser les étapes de l'évolution du port de Shanghai, de son ouverture au commerce extérieur, en 1843, jusqu'au lendemain de la proclamation en 1912. Dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, Shanghai devient la plus importante ville chinoise. Initié par les étrangers, porté par l'économie et le commerce, Shanghai apparaît comme un modèle donnant l'espoir à toute la Chine, qui s'impatiente de se révolutionner pour atteindre un monde meilleur.

### **VIII. 1 LE MODÈLE SHANGHAI : SON INFLUENCE SUR L'ÉCONOMIE CHINOISE**

Depuis l'ouverture de Shanghai en 1843, le nombre d'entreprises étrangères y a augmenté rapidement. De cinq entreprises britanniques à l'origine, la structure productive passe à environ 74 quinze ans plus tard, avec l'ajout de nombreuses sociétés étrangères appartenant à différents pays et différentes industries. Il s'agissait principalement d'entreprises américaines, françaises, allemandes et, plus tard, vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, japonaises et russes. La croissance rapide des entreprises étrangères à Shanghai était étroitement liée au développement de son port. Les deux phénomènes paraissent inextricablement liés. L'aptitude du port à permettre la navigation, l'accostage et l'accueil

d'un grand nombre de navires différents, a fait de Shanghai une ville portuaire idéale pour le commerce. En même temps, le dynamisme économique de l'industrie portuaire a fait de Shanghai, de manière générale, une ville dynamique. Les grandes entreprises étrangères telles que Jardine Matheson, Dent & Co. et Russell & Co....etc., ont toutes débuté leur activité dans le transport maritime et fluvial avant de bâtir leur empire commercial. De manière générale, les sociétés étrangères ont fourni un exemple aux hommes d'affaires chinois. Cela a conduit à la création et au développement d'entreprises locales à Shanghai, mais aussi en Chine.

En Chine, la forme de *guandu shangban* constitue le modèle initial du développement des entreprises à capitaux publics<sup>929</sup>. Ce modèle s'inspire des techniques de mobilisation des capitaux ainsi que des méthodes de gestion des entreprises étrangères, tout en conservant une forte identité chinoise. Ce modèle est en fait similaire à celui des entreprises impériales européennes qui a existé avant les années 1840, dont l'*EIC* et la *VOC* ont constitué les meilleurs exemples. En fait, dans l'élaboration de son modèle économique, l'Empire chinois a parcouru un chemin très similaire à celui emprunté par les dynasties impériales et les empires européens avant l'époque moderne<sup>930</sup>. Seuls ces derniers ont commencé de créer leur entreprise impériale au début du XVII<sup>e</sup> siècle, alors que la Chine a commencé à emprunter ce modèle près de deux siècles plus tard qu'eux.

Les débuts de l'industrialisation en Chine visaient à remédier au retard et à la pénurie d'armes et de navires militaires rencontrés dans le domaine de la défense<sup>931</sup>. Par conséquent, après la défaite de la guerre de l'opium et de la rébellion des Taiping, le gouvernement Qing a commencé à ouvrir des usines d'armement à Shanghai et à Guangzhou, ouvrant ainsi le

---

<sup>929</sup> Albert FEUERWERKER, *China's Early Industrialization; Sheng Hsuan-Huai (1844–1916) and Mandarin Enterprise*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1958, LV Baoqiang 吕宝强, *Ding Richang yu ziqiang yundong 《丁日昌与自强运动》*, Taobei, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo 中央研究院近代史研究所, 1987., LV Baoqiang 吕宝强, *Zhongguo zaoqi de lunchuan jingying 《中国早期的轮船经营》*, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiu suo 中央研究院近代史研究所, Taipei, 1962.

<sup>930</sup> K. titre, *op. cit.*, chapitre 4, « Les mains visibles : structure des entreprises, environnement sociopolitique et capitalisme » en *Europe et Asie*, pp. 257-314.

<sup>931</sup> *Ibid*, pp. 296-298.



rideau sur le début de l'industrie chinoise<sup>932</sup>. Le mouvement des affaires étrangères, représenté par Zeng Guofan<sup>933</sup> et Li Hongzhang<sup>934</sup> du parti progressiste du gouvernement, aspire à mener des changements afin que la dynastie Qing puisse rattraper son retard sur l'Occident, et surtout de pouvoir produire des armes par soi-même. La création du petit arsenal à Jiangxi en 1855, celui de l'arsenal d'Anqing en 1861 et celui de l'arsenal de Jiangnan en 1865<sup>935</sup>, faisaient toutes partie de ce mouvement d'auto-renforcement<sup>936</sup>. La Chine a commencé par imiter des armes étrangères, puis à apprendre les sciences et technologies étrangères<sup>937</sup>. Dans ce processus d'apprentissage, les entreprises occidentales établies en Chine ont joué le rôle d'"intermédiaires". L'intention initiale des hommes d'affaires occidentaux était peut-être de faire des affaires pour leur propre bénéfice, mais il était tout à fait naturel que les hommes d'affaires chinois et étrangers se fassent concurrence et apprennent les uns des autres. Ainsi, lorsque les technologies et les connaissances occidentales avancées ont pénétré le marché chinois, la grande capacité d'apprentissage et d'imitation du peuple chinois s'est mise en marche.

L'impact du développement de l'industrie portuaire est considérablement et à long terme pour la ville de Shanghai. Si les grands arsenaux créés sous l'initiative de l'État étaient réservés qu'aux grands hommes d'affaires et politique chinois, les petits patrons, avaient aussi leur domaine d'investissement. L'industrie portuaires était le secteur dont les petits et moyens hommes d'affaires chinois investissaient en premier. L'industrie moderne

---

<sup>932</sup> Thierry Claeys et Wen Wen, " Prosper Gique, le bâtisseur de l'arsenal de Fou-Tchéou, et ses principaux collaborateurs", *Chronique d'histoire maritime Publication de la Société française d'Histoire maritime*, n°92, juin 2022, pp. 79-95.

<sup>933</sup> Zeng Guofan, *Zeng Guofan riji 《曾国藩日记》 (Les journaux de Zeng Guofan)*, Zongjiao Wenhua chubanshe, Pékin, 1999 ; , Zeng Guofan, *Zeng Guofan quanshu 曾国藩全书*, Pékin, Xianzhuang shuju, 2002.

<sup>934</sup> Liang Qichao 梁启超著, *Biographie de Li Hongzhang 《李鸿章传》*, Pékin, Zhonghua shuju, 2012 ; Thomas Kennedy, *Arms of Kiangnan : Modernization in the Chinese ordnance industry, 1860-1895*, Traduit par Yang Tiankong, Chen Li etc., 杨天宏, 陈力等译, Chendu, Sichuan daxue chubanshe, 1992.

<sup>935</sup> Christine CORNET, *Shanghai 1849-1946 : la Concession française chronique photographique*, Saint Paul de Varax, Scheibli éditions, 2002.

<sup>936</sup> Wu Zhangquang 吴章铨, Li Enhan, etc. 李恩涵等 « La pensée commerciale dans le mouvement d'auto-renforcement – Une étude centrée sur Li Hongzhang » « 洋务运动中的商务思想-以李鸿章为中心探讨 », *La Chine moderne – Intellectuels et mouvements d'auto-renforcement*, 《近代中国-知识分子与自强运动》, 食货出版社, 1972.

<sup>937</sup> Daniel R. Headrick, *The Tentacles of Progress: technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, New York, Oxford University Press, 1981.

des machines en Chine a commencé par la construction navale<sup>938</sup>. Lorsque les capitaux étrangers ont commencé à créer des entreprises de construction navale à Shanghai et à Canton, les Chinois ont vu l'opportunité de créer ce type d'entreprise eux-mêmes<sup>939</sup>. Ils sont passés de la petite à la grande échelle. Nombre d'entre elles sont parties de petits ateliers artisanaux pour devenir progressivement de grandes entreprises chinoises capables de concurrencer les sociétés étrangères. Par exemple, la première usine sidérurgique de Shanghai, Fa Chang tie chang<sup>940</sup>, connue ensuite sous le nom de Fa Chang ji qi chang, a été le premier représentant de l'industrie des machines de capital privé à Shanghai. Créée vers le début des années 1860, cette petite entreprise était spécialisée dans le forgeage et la réparation de pièces de navires pour l'ancien chantier naval de Hongkou. À sa création, elle fabriquait les pièces détachées navales telles que les arceaux de mât et autres ferrures.<sup>941</sup>

Avec le développement du business portuaire de Shanghai, la fonderie Fa Chang s'agrandit rapidement aussi. Dans le *Shen Bao* (journal local de Shanghai) daté du 3 juillet 1876<sup>942</sup>, il est annoncé que, « la fonderie-machinerie de Fa Chang situé à Hongkou, vend des bateaux à steamer de tailles différentes et de fabrication locale. De plus, plusieurs navires étrangers de dernier modèle, sont aussi disponible à la vente dans notre point de vente. »<sup>943</sup> Historiquement parlant, cette annonce est très intéressante. Elle nous a confirmé que, en dehors des grandes entreprises semi-nationales chinoises créées sous forme de guandu shangban, les petits ateliers industriels avaient aussi les capacités de fabriquer eux-mêmes les nouveaux types de navires et d'autres machines. En seulement dix ans, l'atelier artisanal de Fa Chang est devenue une entreprise de taille considérable. Dans les années

---

<sup>938</sup> Christine Cornet, *Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937 : les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne* sous dir. de Marie-Claire Bergère, EHESS, Paris, 1990.

<sup>939</sup> FEUERWERKER, Albert, *China's Early Industrialization; Sheng Hsuan-Huai (1844-1916) and Mandarin Enterprise*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1958.

<sup>940</sup> Chen Zhengping 陈争平, Long Denggao 龙登高, *Zhongguo jindai jingji shi jiao cheng 《中国近代经济史教程》*, (*Annale de l'histoire de l'économie de la Chine moderne*), Presse de l'Université de Qinghua 清华大学出版社, Beijing, 2002, p.106-107.

<sup>941</sup> Chronicle de Shanghai, "La plus ancienne usine chinoise de fabrication des machines à Shanghai" 上海市地方志办公室, "上海最早的民族机器工业—发昌机器厂", consultée le 7/12/2022, <http://www.shtong.gov.cn/Newsite/node2/n86868/n86869/n87570/n87572/u1ai134244.html>

<sup>942</sup> Traduction française, 上海市工商行政管理局, 上海市第一机电工业局机器工业史料组编, 《上海民族机器工业》, 第一册, 上海, 中华书局, 1979, p. 80.

<sup>943</sup> *Ibid.*

1880 et 1890, elle était devenue la plus grande entreprise chinoise à capitaux privés, capable de fabriquer des steamers, et aussi investi dans le commerce international.

Cependant, le mot « entreprise » restait un mot assez méconnu du peuple Chinois, puisqu'il était réservé à une poignée d'habitants de l'Empire. En ce qui concerne le secteur naval et de la machinerie, la plupart des entreprises se situaient à Shanghai. De 1869 à 1894, s'il existait en Chine seize entreprises des secteurs mentionnés ci-dessus, douze d'entre elles se trouvaient à Shanghai.<sup>944</sup> Le point en commun de ces entreprises est qu'elles avaient toutes commencé leur business sous forme d'atelier artisanal. La majorité des fondateurs de ces entreprises étaient eux-mêmes artisans ou employés des entreprises publiques de ces secteurs.<sup>945</sup> Malgré le développement rapide de la ville de Shanghai, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la transformation de la stratification sociale chinoise demeure très lente. La Chine restait une nation agricole, et elle l'est toujours, en grande partie, de nos jours.

---

<sup>944</sup> Voir tableau VIII.1, *Tableau des entreprises privées du secteur naval et de la machinerie en Chine de 1869 à 1894*.

<sup>945</sup> Voir note 929.

Tableau VIII.1 - **Tableau des entreprises privées du secteur naval et de la machinerie en Chine de 1869 à 1894.**

Ville	Entreprise	Année de la création	Capital initiale	Activité principale
Shanghai	Usine de machines Fachang <i>发昌机器厂</i>	1869	500 taël	Construction et réparation de petit steamer
	Fonderie de fer et Usines de machines Jianchang <i>建昌铜铁机器厂</i>	Vers 1880	300 taël	Réparation des navires
	Usines de machines Dengtaiji <i>邓泰记机器厂</i>	Vers 1880	300 taël	Réparation des navires
	Usines de machines Junchang <i>均昌机器厂</i>	Vers 1880	500 ~ 1000 taël	Construction et réparation de petit steamer
	Usines de machines Hechang <i>合昌机器厂</i>	1881	300 taël	Réparation des navires
	Usines de machines Yongchhng <i>永昌机器厂</i>	1882	300 taël	Réparation des navires et de machine à dévidage
	Usines de machines Yuanchang <i>远昌机器厂</i>	1885	500 taël	Réparation des navires
	Usines de machines Guangdechng <i>广德昌机器厂</i>	1885	400 taël	Construction et réparation de petit steamer

	Fonderie de fer TongYu 通裕铁厂	1885	400 taël	Construction et réparation de petit steamer
	Fonderie de fer Zhang Wanxiang 张万祥铁工厂	1887	300 taël	Construction de machine à laminoir
	Usines de machines Dachang 大昌机器厂	1888	500 taël	Réparation de petit steamer et de machine à dévidage de soie
	Usines de machines Shi Hengmao 史恒茂机器厂	1892	300 taël	Construction et réparation de petit steamer
Guangzhou	Usines de machines Chen Liantai 陈联泰机器厂	1876	500 taël	Construction de petit steamer et machine à dévidage de soie
	Usines de machines Jun Hean 均和安机器厂	1878	3000 ~ 4000 taël	Construction de petit steamer et machine à dévidage de soie
Tianjin	Usines de machines Detai 德泰机器厂	Vers 1870	500 taël	Réparation des navires
Hanyang	Usines de machines Zhou Hengshun 周恒顺机器厂	Vers 1894	500 taël	Réparation des navires

Source : Chen Zhengping, Long Denggao, *Zhongguo jindai jingjishi jiaosheng, Annale d'histoire économique modern de la Chine, 中国近代经济史教程*, Beijing, Qinghua daxue chubanshe, 2002, p. 107.

La deuxième période de développement des entreprises étrangères et chinoises à Shanghai survient après la première guerre sino-japonaise. En 1895, suite à la signature du traité de Maguan lui-même consécutif à la lourde défaite de l'Empire Qing face au Japon, les pays étrangers ont eu le droit d'ouvrir des usines en Chine. À cette occasion, les entreprises étrangères de Shanghai ont rapidement investi dans de nombreux, mais aussi nouveaux secteurs d'affaires. L'industrie textile, celles des machines, de la fabrication de papier, de l'alimentation, la construction immobilière... ces secteurs étaient devenus la cible d'investissements massifs de la part des hommes d'affaires étrangers. De 1895 à 1911, 112 nouvelles entreprises privées ont été créées à Shanghai, soit 25,1% du total de celles constituées dans le pays.<sup>946</sup> Beaucoup entre-elles ont eu des capitaux investis par les étrangers.<sup>947</sup> Au cours de cette période, Shanghai a pris la tête du pays en termes de nombre d'industries privées, de types d'industries et de capitaux mobilisés. Le marché des affaires shanghaien n'est plus réservé aux Chinois : ainsi dans l'industrie navale. Les hommes d'affaires étrangers avaient en fait le libre choix de leurs investissements à Shanghai.

## **VIII. 2 SHANGHAI, UN HAVRE DE SURETÉ POUR LES HOMMES D'AFFAIRES**

En 1900, le gouvernement Qing a dû faire face à l'une des crises les plus dangereuses pour sa position de domination impériale. Les révoltes des Boxers, discrètement soutenues par le gouvernement de Pékin, ont causé la mort de nombreux européens vivant en Chine, ainsi que celle des chrétiens chinois. Le 10 juin 1900, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France, la Russie, les États-Unis, le Japon, l'Italie et l'Autriche forment l'Alliance des huit nations et passent à l'attaque contre la rébellion des Boxers, en partant de Tianjin à Pékin. Le gouvernement Qing, représenté par l'impératrice Cixi, déclare la guerre aux puissances étrangères le 21 juin 1900, malgré les avis divergents de divers hommes politique chinois. Plongeant ainsi la dynastie Qing, déjà criblée de guerres et de troubles civils, dans un autre moment difficile après la défaite dans la guerre sino-japonaise de 1895. Dans cette situation, les gouvernements locaux chinois du sud, représentés par Liu Kunyi (1830-1902) 刘坤一,

---

<sup>946</sup> Tang Zhengchang, Shen Hengchun, *L'histoire de Shanghai*, Shanghai, Shanghai People's publishing house, 1989, pp. 364-365.

<sup>947</sup> Wang Chuifang, *Yang Shang Shi, Shanghai 1843-1956*, Shanghai, Shanghai Shehui kexueyuan chubanshe, 2007, pp. 74-75.

le gouverneur des Liangjiang, et Zhang Zhidong (1837-1909) 张之洞, le gouverneur de Huguang, ont déclaré qu'elles ne suivraient pas la déclaration de guerre du gouvernement central, mais resteraient indépendantes afin d'empêcher les puissances étrangères d'occuper le bassin du fleuve Yangzi. Il s'agissait du célèbre évènement dit de protection mutuelle du Sud-Est dans l'histoire de la fin de la dynastie Qing.

En cette année de rébellion des Boxers, Pékin a été l'objet de sévères combats, les bandes des Boxers ont été anéantis et le gouvernement Qing a été contraint de signer le Protocole de paix Boxer, le 7 septembre 1901<sup>948</sup>. En revanche, alors que la guerre faisait rage à Pékin et à Tianjin, la région du sud-est, centrée sur Shanghai, était demeurée intacte et sauve, les vies et les biens de la population étant protégés par le pacte de défense mutuelle des provinces du sud-est<sup>949</sup>. Au milieu de tout cela, Shanghai s'est distinguée, parmi les autres villes, comme un véritable centre politique, commercial et financier de la Chine. La stabilité relative de son statut politique vers la fin de la dynastie Qing grâce aux présences étrangères, a fait de Shanghai un lieu sûr pour tous dans une Chine déchirée par la guerre. Vers 1895, le prix d'immobilier et de dock dans les concessions augmentaient considérablement, car les demandes avaient explosé à cause de la guerre sino-japonaise. Déjà quelques années auparavant, les riches marchands chinois avaient acheté des terrains autour ou dans les concessions à prix très élevés<sup>950</sup>. Ayant perdu de confiance dans le gouvernement Qing, les concessions étaient considérées comme les seuls endroits sûrs pour les hommes d'affaires chinois. Selon le recensement quinquennal de la concession de Shanghai, la population totale des concessions publique et française de Shanghai a presque doublé, passant de 290 000 habitants en 1895 à plus de 440 000 en 1900. Il ne s'agit là que de l'augmentation de la population de la Concession, la communauté chinoise ayant connu une augmentation encore plus importante de sa population. Selon les recherches de

---

<sup>948</sup> Li Ma, *La Chine et la Grande Guerre*, Paris, CNRS Éditions, p.74, 2019.

<sup>949</sup> *Review of the Late Qing Dynasty Political History Studies: Problems and Prospective* 《晚清政治史研究的检讨：问题与前瞻》，Zhongguo shehui kexue yuan jindai shi yanjiu suo zhengzhi shi yanjiu shi bian 中国社会科学院近代史研究所政治史研究室编, Beijing, Social Sciences Academic Press 社会科学文献出版社, 2014, p. 33.

<sup>950</sup> Li Bizhong 李必樟译编, Zhang Zhongli 张仲礼校订, *Résumé du développement commerciale de Shanghai à l'époque moderne, 1854-1898, Rapports du commerce du consulat d'Angleterre de Shanghai* 《上海近代贸易经济发展概况 1854—1898 年 英国驻上海领事贸易报告汇编》，Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe, 1992, p. 896.

l'historien Ma Guangxia, "la population urbaine de Shanghai a dépassé le million d'habitants en 1900, ce qui en fait la métropole la plus peuplée de Chine."<sup>951</sup>

Dans le même temps, à mesure que le pouvoir du gouvernement Qing s'affaiblissait, les entreprises commerciales gérées par le gouvernement, dont le capital principal était constitué de fonds publics, ont progressivement commencé à avoir des difficultés à lutter contre la concurrence féroce des grandes entreprises étrangères. Dans le cas de l'industrie portuaire de Shanghai, bien que le Bureau des marchands de Chine ait connu auparavant un grand succès contre les marchands américains et britanniques, après la guerre sino-japonaise, la puissance marchande japonaise s'est développée à Shanghai. Non seulement ils ont développé un certain nombre de routes entre le Japon et Shanghai, mais ils ont aussi investi massivement dans des routes le long du bassin intérieur du fleuve Yangzi. Afin de contrer la croissance des compagnies maritimes japonaises, les marchands britanniques Swire, Jardine Matheson et China Merchants Steam Navigation Company ont même formé une alliance visant à tenter d'évincer les marchands japonais. Cependant, les marchands japonais recevaient de fortes subventions de leur gouvernement japonais. Ils continuaient donc à baisser leurs taux de fret par rapport aux trois autres compagnies afin de leur faire concurrence. Soumises à cette forte concurrence des marchands japonais, d'autres compagnies maritimes étrangères, parce que plus faibles, se sont retirées du marché de Yangzi. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, des marchands japonais se sont établis aussi dans le port intérieur de Shanghai pour y transporter des passagers et des marchandises. C'était la première fois qu'une puissance maritime étrangère entraînait dans le port intérieur de Shanghai.

En 1900, avec le soutien du gouvernement japonais, les compagnies de Steamer japonaises étaient en position de force à Shanghai. Spécialement La Nisshin Kisen Kaisha sur le commerce sur le Yangzi.<sup>952</sup> En outre, les marchands japonais possédaient des docks extrêmement luxueux à Shanghai, comme le Nippon Post Central Terminal. Tout cela a jeté

---

<sup>951</sup> Ma Guangxia 马光霞, *Emphasizing both the West and the East. The Study on. The Enterprise of Methodist Episcopal Church, South in China (1848-1939)*, 《中西并重: 监理会在华事业研究》, Taipei, Taiwan Wenyi, 2016, p. 61.

<sup>952</sup> César Ducruet, *Maritime Networks : Spatial structures and time dynamics*, Routledge, London, 2015, Google Livres disponible en ligne, consulté le 15.12.2022.



les bases de l'expansion de la puissance japonaise en Chine et leur a donné l'ambition et le capital nécessaires pour envahir la Chine plus tard. Dans tous les cas, l'exemple du développement de Shanghai au cours de la période après 1895 montre que, pour les hommes d'affaires, peu importe la régime politique du pays, tant que la stabilité et la paix restent les garantes de leur prospérité. Les propriétaires d'entreprises et les hommes d'affaires qui investissent dans le domaine de l'activité industrielle et commerciale ont le sentiment profond que ce n'est qu'en changeant le statu quo, selon le modèle capitaliste occidental, que le pays pourra s'enrichir et être politiquement autonome et que l'économie nationale pourra être véritablement développée. Bien que ces personnes n'aient pas nécessairement une compréhension claire du capitalisme en termes de leur système politique à l'âge d'un an, elles ressentent si profondément l'importance que les pays occidentaux attachent à la législation industrielle et commerciale et à la protection des droits de propriété privée et des intérêts de l'investissement privé qu'elles sont capables d'imiter les pratiques capitalistes. C'est justement sous l'influence du modèle occidental, qu'il a eu la création d'un droit des affaires et l'uniformisation du statut des entrepreneurs en Chine en 1904<sup>953</sup>.

En janvier 1904, le gouvernement Qing publia le Code des affaires de l'Empire Qing, *Qinding DaQing Shanglv*, 《钦定大清商律》, reconnaissant ainsi le statut juridique de l'activité commerciale à but lucratif et la légitimité du commerçant. Il est à noter qu'à ce moment-là, il n'existait même pas de droit civil proprement dit en Chine, le code commercial étant établi avant le code civil. Ceci indique clairement que le gouvernement considérait les entreprises et le commerce comme une bouée de sauvetage pour sauver cet empire en difficulté et en crise. Ce code comprenait aussi le code des entreprises ou *Gongsi lv*. Comportant au total 9 sections et 69 lois, le code des entreprises précisait la forme d'organisation, la méthode d'établissement et de déclaration des entreprises en Chine, ainsi que le mode de gestion et les droits des actionnaires, etc.<sup>954</sup> D'après ce code, les sociétés se divisaient en quatre types : la coentreprise, la société à responsabilité limitée, la société par actions et la société anonyme. Il s'agissait également des types de sociétés habituellement

---

<sup>953</sup> Li Guilian 李贵连, 1902, *Le changement du droit chinois* 《1902: 中国法的转型》, Guangxi shifang daxue chuban she, Guilin, 2018, Google livres consulté en ligne le 15.12.2022.

<sup>954</sup> *Ibid.*

prévus dans les codes commerciaux des pays de droit civil moderne. Les lois constituant ce code moderne étaient aussi principalement héritées de la législation étrangère. Bien que le code des affaires de 1904 eût constitué une étape pionnière dans la modernisation du droit chinois, en réalité, c'était aussi en raison de l'environnement politique turbulent de l'époque que le gouvernement central, avec l'impératrice Cixi au centre, avait dû procéder à des changements afin de gagner le cœur et l'esprit du peuple.<sup>955</sup>

D'une façon globale, le port de Shanghai est devenu progressivement le premier point de contact de la Chine avec le commerce, l'économie, la vie, l'éducation et les loisirs occidentaux modernes. Le modèle de Shanghai correspond également au modèle occidental d'urbanisation centré souvent sur des villes portuaires. Le succès du modèle Shanghai fait de lui le modèle type des villes émergentes de la Chine, qui sont généralement aussi des villes portuaires. Au contraire à des anciennes grandes villes chinoises qui sont souvent de grandes villes situées plus à l'intérieur de la Chine et possédant de riches ressources agricoles, comme par exemple Nankin, Luoyang et Kaifeng, qui étaient des anciennes capitales de la Chine ancienne. Ceci explique la raison pour laquelle la région du delta du fleuve Yangzi et de la rivière des Perles soit généralement développée plus rapidement que les villes du nord-ouest de la Chine intérieure. Après l'ouverture de Shanghai, le plus grand impact des marchands étrangers sur la construction de la ville reste le déplacement du centre urbain de la vieille ville (chinoise) vers les concessions principalement construites par les étrangers. L'approche des étrangers en matière de construction, de gestion et d'entretien des villes est devenue un modèle pour le gouvernement local.

---

<sup>955</sup> Albert Feuerwerker, *China's Early Industrialization, Sheng Hsuan-hua (1844-1916) and Mandarin Enterprise*, Harvard University Press, Cambridge, 1958, p. 55.



## **SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE**



# 1 - ARCHIVES

## 1.1/ ARCHIVES CHINOISES

### 1.1.1 - ARCHIVES MUNICIPALES DE SHANGHAI, SHANGHAI 上海市檔案館

- Shanghai Municipal Council, *Gongbu ju huiyi jilu 工部局董事會會議錄, (Minutes of the Shanghai Municipal Council ou Procès-verbaux du Conseil municipal de Shanghai)*, volumes I à 18, Shanghai, Shanghai Guji chubanshe 上海古籍出版社, 2001.

### 1.1.2 - INSTITUTE OF TAIWAN HISTORY, ACADEMIA SINICA, ARCHIVES EN LIGNE

L'Academia Sinica est la principale institution de recherche académique de Taiwan et couvre un large éventail de disciplines.

Le contenu de la collection est divisée en cinq grandes départements : diplomatique, économique, données personnelles, organisation gouvernementale et cartes. Compte tenu de l'importance du nombre d'archives conservées sur ce site, seuls, une partie des manuscrits du département diplomatique ont été consultés pour cette présente thèse.

#### DEPARTEMENT DES ARCHIVES DIPLOMATIQUES

Dans ce département, les archives diplomatiques sont divisées sous cinq sections. Seules les deux premières sections, dont la section Zongli Yamen 总理各国事务衙门, et la section du ministère des Affaires étrangères 外务部 sont concernées par cette présente thèse.

- Dans la section Zongli Yamen, **5716** volumes de documents datant entre 1861 à 1901 y sont conservés. Cependant, quelques documents dépassent ces limites de temps, tels que les documents sur les affaires étrangères et les ajouts aux documents sur les affaires étrangères. Les archives de cette section sont classées en **41** séries en fonction de la nature des sujets, telles que les documents sur les affaires étrangères, la politique maritime, les affaires éducatives, les travailleurs chinois et les archives conservées par l'ambassade en Corée. Les séries suivantes ont été consultées pour cette présente thèse :

La série 01- Les début et la fin de la gestion des affaires étrangères 筹办夷务始末, sont constitués de la correspondances entre les fonctionnaires chinois et étrangers et les lettres étrangères du règne de Daoguang (1820-1850) à celui de Xianfeng (1850-1861), organisées et éditées par ordre chronologique en ce qui concerne les interactions sino-étrangères. Les volumes suivants ont été consultés pour cette présente thèse : 001 à 013.

Voici quelques exemples des manuscrits consultés :

*Lettre du gouverneur de Zhejiang, Wu'er gonger à l'Empereur Daoguang sur l'interdiction de l'opium*, le 13 août 1838. 江西巡抚裕泰奏折严禁鸦片, document 010100103010

*Lettre d'invitation d'Henry Pottinger à Qiying au Guangdong pour discuter conjointement des questions d'amitié et de coopération*, le 25 novembre 1842 英大臣照請派耆英赴粵共商通好事宜, document 010101101021

*Ordonnance à Gong Mujiu de se rendre à son nouveau poste daotai de Shanghai*, le 27 juillet 1843 道員宮慕久飭赴新任等由, document 010101101055

*Rapport soumis à l'Empereur Daoguang sur la planification de l'ajout de poste de contrôle importants à Shanghai*, le 19 novembre 1849, 籌添上海要卡, document 010101103080

La série 05 - Chuan zheng, 船政, concernent les questions de la mise en place de chantiers navals, de l'achat de navires et de canons étrangers, et de l'embauche de marins étrangers pendant le mouvement d'auto-renforcement de la dynastie Qing. Les volumes 001 à 004, 007 à 015 ont été consultés pour cette présente thèse.

Voici quelques exemples de manuscrits consultés :

*Règlement pour les marchands chinois qui souhaitent acheter des steamer*, le 26 octobre 1864 華商置買火輪夾板船核計章程奏明辦理理由, document 010500101002

*Le ministre de Shanghai est consulté pour examiner et discuter des règlements proposées par la douane sur l'achat et la vente de navires étrangers par les citoyens chinois, ainsi que des règlements sur les plaques d'immatriculations des navires*, le 2 mars 1866, 咨行上海大臣核議赫總稅務司申呈華民置買洋船章程暨咨覆上海大臣所議口內外船牌章程應行照辦由, document 010500101016

*Rapport à Horatio Nelson Lay sur l'annulation de l'achat des navires anglais*, le 06 novembre 1863, 購買外洋輪船之撤退輪船, document 010500901070.

La série 08 - Munitions 軍火, concerne les questions des achats des munitions étrangères par le gouvernement Qing pendant la période de 1874 à 1895. Manuscrit consulté : 001010800101.

La série 13 - Transport maritime 航務, concerne le transport maritime, le Caoyun, le stationnement des navires étrangers, l'entrée des navires étrangers dans les rivières intérieures et le long des côtes chinoises. Volumes consultés : 001 à 019, 022, 023, 025, 026, 027.

La série 14 - Le traité de Xinchou 辛丑議約, concerne les questions liées à la négociation du traité de Xinchou et au règlement des affaires après la défaite face à l'armée alliée des huit nations. Période concernée : 1874 – 1895. Volumes consultés : 005, 017, 019, 021, 023 à 034.

La série 15 - Les légations de chaque pays 各國使領, concerne les affaires de personnel liées à nomination de consuls étrangers dans différentes régions de Chine pendant la période de 1860 à 1909. Volumes consultés : 001 à 048.

La série 18 - Les concessions étrangères en Chine 租地租界, concerne les négociations sur l'établissement de concessions étrangères en Chine, la location de terrain pour la construction de bâtiments, la construction des quais et de routes, et la location de ports. Les volumes 032, 033, 034, 035, 060, 061, 062, 063, 064, 073, sont concernées par la question de Shanghai.

La série 21 - Traité 條約, concerne les négociations pour les échanges de traités et les révisions de traités avec divers pays, ainsi que les compilations d'index des traités sino-étrangers de la dynastie Qing durant la période de 1818 à 1925. Volumes consultés : 001 à 006, 022, 023, 024, 047, 049, 056, 059, 061 à 067.

- Dans la section Waiwu bu (ministère des affaires étrangères de la dynastie Qing), **2278** volumes de documents datant de 1901 à 1912 y sont conservés. Le contenu de ces archives est divisé en 37 séries en fonction de la nature des sujets, notamment les armes, les mines, le traité de Xinchou, etc. Les séries suivantes ont été consultées pour cette présente thèse : La série 06 - Transport maritime 航務, volume 001, 002, 003, 004, 008, 009, 010, 011, 012, 013.

La série 07 - Le traité de Xinchou 辛丑議約, volume 001 - 022

La série 11 - Les concessions étrangères en Chine 租地租界, volume 017, 018

La série 13 - 通商稅務, volume 013, 016, 018, 018, 028, 029, 038, 039, 040, 056.

La série 15 - Traité 條約, volume 001 à 006, 013.

## 1.2/ ARCHIVES BRITANNIQUES (ARCHIVES D'ADAM MATTHEW DIGITAL)

Adam Matthew Digital est une société britannique spécialisée dans la publication numérique de collections d'archives et de documents historiques provenant d'institution du monde entier. Les institutions telles que la British Library, la National Archives of UK, et d'autres institutions sont leurs partenaires.

J'ai eu droit à l'accès aux quatre collections suivantes de leurs archives : Business, Economic and Labour History ; China, America and the Pacific ; China, Culture and Society ; China: Trade, Political and Culture, 1793-1980.

- PPMS 67 Hart Box 5 folder 30, *Campbell to Hart, letter series Z, 1 May 1874 – 25 May 1877*. © School of Oriental and African Studies
- PPMS 67 Hart Box 5 folder 29, *The Chinese fleet, 1876-1894*. © School of Oriental and African Studies
- Add MS 72819, Horatio Nelson Lay, *Correspondence of Horatio Nelson Lay, 1844-1905*. © British Library
- Add MS 72822, Horatio Nelson, *Letter book in Horatio Nelson Lay's hand, containing copies of coorespondence of Lay and Captain Sherard Osborn with various individuals relating to the purchases and oranisation of the naval force for the protection of the China treaty ports in 1862-1863*. © British Library
- CWML N175, Saunders and Otley, *The Chinese War: an account of the operations of the British Forces from the commencement of the Treaty of Nanking, 1844*. © School of Oriental and African Studies



### 1.3/ ARCHIVES PUBLIQUES FRANÇAISES

#### 1.3.1 - ARCHIVES DIPLOMATIQUES – SITE DE PARIS, LA COURNEUVE

- *China maritime customs: Quarterly returns of trade*, Shanghai, Statistical Department, 1914.
- *China: The Imperial maritime customs*, Shanghai, Statistical department of the inspectorate general of customs, 1908.
- *China: The Maritime customs*, Second edition., Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1917.
- CHINE (dir.), *Opium*, Shanghai, Direction des douanes chinoises, 1881.
- CHINE (dir.), *Port catalogues of the Chinese custom's collection at the austro-hungarian universal exhibition, Vienna, 1873*, Shanghai, Direction des douanes chinoises, 1873.
- CHINE (dir.), *Service list 1883, 1884, 1886, 1887, 1889, 1890, 1892, 1893, 1894, 1896, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1913, 1915*, Shanghai, Direction des douanes chinoises, 1883, 1884, 1886, 1887, 1889, 1890, 1892, 1893, 1894, 1896, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1913, 1915.
- CHINE (dir.), *Silk*, Shanghai, Direction des douanes chinoises, 1881.
- Compagnie de Jésus, *Relations de Chine : Kiang-Nan : bulletin trimestriel*, Paris, Compagnie de Jésus, 1903.
- CONCESSION FRANÇAISE DE SHANGHAI (dir.), *Règlements municipaux : police et voirie, travaux publics, éclairage électrique, service des eaux, abattoirs municipaux, alignement*, Shanghai, Presse orientale, 1903.
- *Concessions européennes à Shanghai : mélanges 1875-1884*.
- *Concessions européennes à Shanghai : mélanges 1885-1896*.
- *Concessions européennes à Shanghai : mélanges 1900-1911*.
- *Concessions européennes à Shanghai : mélanges 1901-1904*.
- *Report of the committee of the Shanghai general chamber of commerce for the year ended 31st december 1904 and minutes of the annual general meeting of members held on 27th March 1905*, Shanghai, " North China Herald " office, 1905.
- SHANGHAI (dir.), *Conseil d'administration municipale de la Concession française à Shanghai : Compte-rendu de la gestion pour l'exercice 1875 - budget 1876*, Shanghai, s.n, 1876.
- SHANGHAI (dir.), *Establishment of the municipal cadastral office: reprinted from the Annual Reports for 1899, 1900, and 1904*, Shanghai, Shanghai municipal Council, 1906.

#### 1.3.2 - ARCHIVES DIPLOMATIQUES, SITE DE NANTES

- Carton 19, dossier I, sous-dossier a, c.
- Carton 635PO/A 56
- Carton 635PO/A 557
- Liste des maisons françaises établies en Chine, au 1<sup>er</sup> janvier 1934
- Série 19, carton I, II, III, dossier B
- Carton Les règlements du port de Shanghai.

- Per 485
- Per 459
- *Returns of Trade at the Port of Shanghai, 1865.* s.n.
- *Customs Gazette: The Maritime Customs, 1871.* Shanghai: Department of customs.
- *China Maritime Customs: Quarterly Returns of Trade, 1914, 1915, 1916.* Shanghai: Statistical Department.
- *Report and budget 1877, 1878, 1884-1885,* Municipal council Shanghai.
- *Journal de Shanghai,* supplément illustré du Dimanche 12 mars 1939, 13<sup>ème</sup> année N° 61.

### **1.3.3 - ARCHIVES BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE**

- Sg Colis 94 notice 4420, 4421, 4422, 4425, 4430, 4431
- Département des Cartes et Plans, Société de géographie, Paris. B. N. F. Soc. Géogr. SG Colis n°94 (fin) R 206 295.

## **1.4 - ARCHIVES PRIVÉES FRANÇAISES**

### **1.4.1 - CRÉDIT AGRICOLE SA – SERVICE DES ARCHIVES HISTORIQUES, MONTROUGE**

- 4390AH10DR
- 4392587 CA439AH2582 CA
- 439AH2582 Spéciale n°34
- 439AH2583 CA
- 439AH2586
- 439AH2588
- 439AH392 DSE

### **1.4.2 - ARCHIVES FRENCH LINES & COMPAGNIES, LE HAVRE**

- Agence Générale de Shanghai, *Rapport général de service exercice 1882, 1883, 1886, 1892, 1903, 1907, 1911 ? 1912, 1913, 1914, 1915, 1917, 1919, 1920, 1939.*
- AG 1862
- AG 1863
- 19970025204\_AG\_1905-1914
- 19970025200\_1896-1900
- 19970024467
- 19970024942
- 19970025141
- 19970025199\_AG\_1861
- 19970025200\_AG\_1885
- 19970025490
- 19980025031 1919-1927



## 2 - SOURCES IMPRIMÉES

### 2.1 - OUVRAGES ET BROCHURES CHINOISES

1. *Archives sur l'Empire Taiping*, Volume 1, Musée de l'histoire des Taiping, Zhonghua Shuju, Peikin, 1980 《太平天国资料汇编, 第一册》, 太平天国历史博物馆编, “平定粤寇纪略卷一”, 北京, 中华书局, 1980
2. BAO Shicheng 包世臣, « Quatre sortes d'Anwu : Le Récit du transport maritime vers le Sud » Vol. 1, *Anwu sizhong, zhongqu yishao* 《安吴四种. 中衢一勺》卷1 《海运南漕议》, édition gravée en l'année 1888 (14<sup>ème</sup> année de l'Empereur Guangxu) 光绪十四年刻本
3. *Complément des Archives sur les Affaires Etrangères*, Sous la direction de JIANG Tingfu, Presse universitaire de l'Université de Peikin, 《筹办夷务始末补遗》, 蒋廷黻编, 北京大学出版社, 1998.
4. DAI Junheng, « Cao mao yi de » 戴均衡, 《草茅一得》, 上卷, 太平天国文献史料集, 中国社会科学近代史研究所编, 中国社会科学出版社, 北京, 1982
5. Edi. WEI Yungong 魏允恭等纂修, *Jiangnan Zhizaoju ji* 《江南制造局记》, vol.1, <https://ctext.org/library.pl?if=gb&res=2570&remap=gb>
6. Edi. ZHAO Erxun, 赵尔巽 *Ébauche d'une histoire des Qing* 《清史稿》, source publique en ligne, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=98755&remap=gb>
7. HU Jifan (édi.) 胡寄凡编, *Chronique de Shanghai* « 上海小志 », Shanghai chuanjingtang shudian 上海传经堂书店发行, 1930.
8. Institut d'histoire moderne de l'Académie Sinica (édi), GUO Tingyi (édi) *中国近代史资料汇编*, 郭廷以主编, *Compilation de documents sur l'histoire moderne de la Chine, Supplément aux débuts et fins des affaires étrangères des règnes Daoguang et Xianfeng* 《道光咸丰两朝筹办夷务始末补遗》, Taipei 台北, Institut d'histoire moderne de l'Académie Sinica, 中央研究院近代史研究所, 1967.
9. Les archives de la douane de Shanghai : *Les comptes rendus de réunion du comité des pilotes (1899 -1903), les archives importantes sur le pilotage à Shanghai*, vol. 71, Shanghai, p.56-73. 上海港务局档案馆藏: 上海引水公会档案重要卷, 第 71 卷, 《引水公会委员会会议记录 (1899-1903) 》
10. *L'origine de la révolte des Petits Couteaux* 《上海小刀会起事本末》 par l'auteur innconu.
11. LV Yihao 吕颐浩: *Recueil de Loyauté et de Piété*, Vol. 2, intitulé « Discussion sur les avantages des bateaux et des avirons » ; 《忠穆集》卷2 《论舟楫之利》, livre ancien date de la dynastie Song vers 1139, source en ligne, <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=213882>
12. *Recueil des archives sur la révolte des Petits Couteaux de Shanghai*, édité par le Centre d'étude historique de l'Académie des Science de Chine, Presse populaire de Shanghai, 1958. 《上海小刀会起义史料汇编》, “申地情形”, 中国科学院上海历史研究所筹备委员会编, 上海人民出版社, 1958. 《上海小刀会起义史料汇编》.
13. WEI Yuan 魏源, *Hai Guo Tu Zhi* 《海国图志》, volume 85, 《火轮船图说》 open ressource en ligne, <https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/%E6%B5%B7%E5%9C%8B%E5%9C%96%E5%BF%97/%E5%8D%B7085>

14. YANG Jialuo (édi.) 杨家骆主编, *L'Histoire de la Dynastie Qing : La gestion des affaires Étrangères*, 洋务运动文献汇编一, 中国学术名著第六辑, 近史文献汇编第一期书第一册 Vol. 1, Beijing, Shijie shuju 世界书局, 1963.
15. ZHANG Yuanji (édi.), *Journal diplomatique*, Vol. 22, Pékin, Bibliothèque nationale de Chine, 张元济主编, 《外交报》汇编, 国家图书馆出版社, 第二十二册.
16. ZENG Guofan, *Lettres familiales de Zeng Guofan*, 曾国藩, 《曾国藩家书》, source en ligne, <https://www.8bei8.com/book/zengguofanjiashu.html>
17. ZHU Bangxing, HU Linge, XU Sheng 朱邦兴 胡林阁 徐声 合编 *Shanghai chanye yu Shanghai zhigong* 《上海产业与上海职工》, Shanghai, Shanghai shudian chuban she, 1939.
18. ZHU Bangxing, HU Linge, XU Sheng 朱邦兴 胡林阁 徐声 合编 *Shanghai chanye yu Shanghai zhigong* 《上海产业与上海职工》, Shanghai, Shanghai shudian chuban she, 1939.

## 2.2 - OUVRAGES ET BROCHURES OCCIDENTALES

1. « Lettre de Lindsay & Co envoyée à Sir J. Bowring », le 7 Janvier, 1856, *British Parliamentary Papers Opium Trade, 1842-1912*, Cleveland, 1915
2. « M. Drouyn de Lhuys, Ministre des Affaires Étrangères, à M. de Bellonnet, Chargé d'Affaires de France à Pékin, Paris, le 18 juin 1866 » *Documents diplomatiques, 1867, n° VIII. Affaires Étrangères*, Imprimerie impérial, Paris, 1867.
3. ABBASS, S.H., *Manual of Customs' Practice at Shanghai Under the Various Treaties Entered Into Between China and the Foreign Powers: Supplemented with: the Tariff, Treaty Port Regulations on the Opening of the Treaty Ports in China for Commerce with Great Britain, etc*, Shanghai-Hong Kong-Yokohama-Singapore, Kelly and Walsh, 1894.
4. *Annales des Ponts et Chaussées, Mémoires et Documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, Lois, Décrets, Arrêtés et autres actes concernant l'administration des Ponts et Chaussées*, Tome X, 1890, Paris, Vve Ch. Dunod, 1890.
5. *Appendice au Mémoire présenté par le Gouvernement de sa Majesté Britannique*, Tome deuxième, Paris, L'imprimerie Nationale, 1882.
6. ARNOLD, Julian Herbert and Department of Commerce Bureau of Foreign and Domestic Commerce, *China, a Commercial and Industrial Handbook*, Washington, Government Printing office, 1926.
7. ARNOLD, Julian Herbert, William Holt GALE, *Labor and Industrial Conditions in China*, U.S. Government Printing Office, 1922.
8. *Asiatic Pilot: East coast of Siberia, Sakhalin Island and Korea, volume 3*, United States, Hydrographic Office, 1918, Government Printing Office.
9. BALLEER, J. C. F., *Die Wichtigsten Seehäfen der Erde, nach ihren hydrographischen, nautischen, und commerciellen*, Schulzesch Buchhandlung, Oldenburg, 1870.
10. BALLOU, Morse Hosea, *The international relations of the Chinese empire*, Third revised edition, London, Longmans, Green & CO., 1908; 1910; 1913; 1920.
11. BALLOU, Morse Hosea, *The trade and administration of China*, London, Longmans, Green, 1913.
12. BERNARD, William Dallas, Sir William Hutcheon HALL, *Narrative of the Voyages and Services of The Nemesis, From 1840 to 1843, and of The Combined Naval and Military Operations in China*, London, Henry Colburn, 1844.

13. *Biographical Memoranda, respecting All Who Ever Were Members of the Class of 1832 in Yale College*, edited by the Class-secretary for private distribution, New Haven, Tuttle, Morehouse and Taylor, 1880.
14. BITARD, Adolphe, *L'Exposition de Paris : 1878*, Paris, Librairie Illustrée, Librairie M. Dreyfous, 1878.
15. BLAKISTON T. W., *Five Months on the Yangtze*, London, 1862.
16. BLOCK, Maurice, *Annuaire de l'économie politique et de la statistique*, Paris, Guillaume et Cie, 1891.
17. BOUNICEAU, Prospère, *Les grandes routes du globe : le chemin direct de l'Orient ou de Londres à Shanghai*, Paris, Dentu, 1873.
18. BOWMAN, C. H., *Shanghai: Its Port, Industries, and Trade*, Shanghai, 1928.
19. BRIDGMAN, Eliza J. Gillett, *The Pioneer of American Missions in China. The Life and Labors of Elijah Coleman Bridgman*, New York, Anson D. F. Randolph, 1864.
20. BUCKTON, Thomas John, *China Trade: Containing the Entire Substance of the Evidence Laid Before the House of Commons, in the Session of 1830*, London, Hull, I. Wilson, Lowgate, 1831.
21. BUISSONNET, Eugène, *De Pékin à Shanghai, souvenirs de voyage*, Paris, Amyot, 1871.
22. Bureau of Foreign Commerce, *Highways of Commerce: The Ocean Lines, Railways, Canals, and Other Trade Routes of Foreign Countries*, United States, Government Printing Office, 1899.
23. CAMERON, W. H. Morton, *Present day impressions of the Far East and prominent and progressive Chinese at home and abroad. The history, people, commerce, industries and resources of China, Hong Kong, Indo-China, Malaya and Netherlands India* (1917).
24. CARROUE, Laurent, COLLET, Didier, RUIZ, Claude, *Les mutations de l'économie mondiale du début du XXe siècle aux années 1970*, 2005, Rosny-sous-Bois, Bréal, p.108. 1875.
25. CHARTON, Édouard, *Le tour du monde : nouveau journal des voyages*, volumes 31 à 32, Londres, Librairie Hachette et Cie, 1876.
26. CHEVALIER, Stanislas, *Le Haut Yang Tsé : de Tchang-Fou à Ping-Chan Hien en 1897-1898 voyage et description*, Shanghai, Imprimeur de la presse orientale, 1899.
27. *Chinese Revolution the Causes which led to it – its rapid progress and anticipated result; with abstracts of the known publications emanating from the Insurgents, the whole derived from native proclamations and other documents, missionary narratives – official communications, and the letters of European Residents*, London, Henry Vizetelly, 1853.
28. CLARK, Arthur Harmilton, *The Clipper Ship Era; An Epitome of Famous American and British Clipper Ships, Their Owners, Builders, Commanders, and Crews, 1843-1869*, G.P. Putnam's Sons, New York and London, The Knickerbocker Dress, 1911.
29. CONS, Henri, *Précis d'histoire du commerce, Volume 2*, Paris, Berger – Levrault & Cie, 1896.
30. COOKE, Charles Northcote, *The Rise, Progress, and Present Condition of Banking in India, Calcutta*, P.M. Cranenburgh, Bengal Pint, 1863.
31. COOKE, George Wingrove, *China: Being "The Times" special correspondence from China in the years 1857-58*. London, 1859.
32. CORDIER, Henri, *L'Expédition de Chine de 1860, Histoire Diplomatique Notes et Documents*, Paris, Félix Alcan, 1906.
33. CORDIER, Henri, *Notice sur la Chine*, Paris, H. Lamirault & cie, 1890.
34. CORREARD, F., *Précis d'Histoire Moderne et Contemporaine, A L'usage des candidats à l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr*, Paris, G. Masson, 1895.
35. COTTEAU, Edmond, *Touriste dans l'Extrême Orient, Japon, Chine, Indo-Chine et Tonkin*, 4 août 1881-24 Janvier 1882, Paris, Hachette et Cie, 1885.
36. D'AUXION DE RUFFE, R., *La bataille de Shanghai : les mauvais bergers*, Paris, Berger-Levrault, 1938.
37. DAUBAN, Charles Aimé, *Histoire Contemporaine Précédée d'un Résumé De L'Histoire De La Révolution Et De L'Empire, Première Partie, 1815-1830*, Paris, Dezobry, 1864.
38. DE BEZAURE, Gaston, *Le fleuve bleu : voyage dans la Chine occidentale*, Paris, E. Plon, 1879.

39. DE COURCY, Marie René Roussel, *L'Empire du milieu, description géographique... etc.*, Paris, Librairie Académique, 1867.
40. DE HAERNE, Le Chanolne, *La Question monétaire considérée en général...la Belgique*, Bruxelles, 1860.
41. DE LA SERVIÈRE, J., J. de (Joseph), *Histoire de la Mission du Kiang-Nan, Jésuite de la province de France (Paris)*, Tome I, Jusqu'à l'établissement d'un viaire apostolique jésuite (1840-1858), Shanghai, Impr. De l'Orphelinat de Tou-se-we, 1914.
42. DE LABOULAYE, Édouard, *Les chemins de fer de Chine*, Paris, Émile Larose, 1911.
43. DE LESSEPS, De Ferdinand, *Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire du canal de Suez : sér. 1861-1864*, Paris, Didier et Cie, 1879, [Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire du canal de Suez: sér ... - Ferdinand de Lesseps - Google Livres](#) .
44. DEVILLE, Victor, *Manuel de géographie commerciale : étude économique des différentes parties du monde, et particulièrement de la France*, Tome 1, Paris, Berger- Levrault et Cie, 1893.
45. DICK, THOMAS, *Regulations of the Chinese maritime customs, and custom's and harbor regulations for the port of Shanghai*, Shanghai, A. H. de Carvalho, 1864.
46. Dir. VERGERS, Noel des Léon, CARTERON, RENIER et Édouard, *Complément de L'Encyclopédie Moderne Dictionnaire Abrégé Des Sciences, Des Lettres, Des Arts, De l'Industrie, De l'Agriculture et Du Commerce* publié par MM. Firmin Didot Frères, Tome 12, Paris, 1862.
47. DURAND-FARDEL, Maxime, *La Chine et les conditions sanitaires des ports ouverts au commerce étranger*, Paris, J.B. Baillière & Fils, 1877.
48. EDWARD, Frederic, *Currency, Banking, and Finance in China*, Washington, U. S. Government Printing Office, 1926.
49. EITEL, Ernest John, *Europe in China: The History of Hong Kong from the Beginning to the Year 1882*, London, Luzac & Company, Hong Kong, Kelly & Walsh. LD.
50. ESCARRA, Jean, *Loi sur les effets de commerce, du 30 octobre 1929*, Tientsin Shanghai Paris, Université l'Aurore, 1934.
51. *Étude sur le Canal de Suez, par un Homme du Monde*, 1870, Nice, L'Eugène Gauthier et CO ; 1870.
52. *European Settlements in The Far East, China, Japan, Korea, Indo-China, straits settlements, Malys States, Siam, Netherlands India, Borneo, The Philippines, Etc. With map and illustrations*, London Sampson Low, Marston & company, 1900.
53. FAUVEL, Albert-Auguste, *Histoire de la concession française de Chang-hai (Chine) / par A.-A. Fauvel*, 1899.
54. FIGUIER, Louis, *Exposition et Histoire Des Principales Découvertes Scientifiques Modernes*, Tome Premier, Machine à vapeur, Bateau à vapeur, Chemins de fer, Paris, Victor Masson et Fils, Garnier Frères, 1862.
55. FLACHAT, Eugène, *Navigation à vapeur transocéanique : études scientifiques*, Tome second, Paris, Librairie Polytechnique de J. Baudry, 1866.
56. FOLKARD, Henry Coleman, *The sailing Boat: a description of English and Foreign boats, their varieties of rig, and practical directions for sailing, etc*, London, Longman, Green, Longman, and Roberts, 1896.
57. FORBES, Robert Bennet, *Personal Reminiscences*, Boston, Little Brown, 1882.
58. FREDET, Jean et MAYBON, Charles B. *Histoire de la concession française de Changhaï*, Paris, Plon, 1929.
59. FREDET, Jean, *Quand la Chine s'ouvrait... Charles de Montigny, consul de France*, Shanghai, Imprimerie de T'ou-se.we, 1943
60. GALISSET, C.-M., *Corps du Droit Français ou Recueil Complet des Lois, Décrets, Ordonnances... publiés depuis 1789 jusqu'à nos jours*, Tome Neuvième, du 1er janvier 1847 au 31 décembre 1849, 8 Mars 1848, Paris, De Cosse et N. Delamotte, 1847.

61. GARWAY, Thomas, *An exact description of the growth, quality, and vertues of the leaf tee, alias tay: drawn up for satisfaction of persons of quality, and the good of the nation in general*, London, 1664.
62. GIQUEL, Prosper, *A journal of the Chinese Civil War*, University of Hawaii Press, 1864.
63. GIQUEL, Prosper, *La Politique Française en Chine Depuis les Traités de 1858 et de 1860*, Paris, Librairie de Guillaumin et Cie, 1872.
64. GIQUEL, Prospère, *La France en Chine*, Shanghai, tome 1, 1864 ; tome 2, 1872.
65. GIRARD, L'Abbé O., *France et Chine, Vie Publique et Privée des Chinois Anciens et Modernes Passé et Avenir de la France Dans l'Extrême Orient*, Tome Premier, Paris, Challamel Ainé, 1876.
66. GUILLAUMIN (M., Gilbert-Urbain), Joseph GARNIER, Maurice BLOCK, *Annuaire de l'économie politique et de la statistique*, vol.13, Paris, 1887, Paris, Guillaumin et cie, 1887.
67. GUMPACH, Johannes von, *The Burlingame Mission : a Political Disclosure, supported by Official Documents Mostly Unpublished*, Shanghai, London, and NewYork, 1872.
68. GUTZLAFF, Karl Friedrich August, *The Journal of Two Voyages Along the Coast of China, in 1831; & 1832: The First in a Chines Junk, the Second in the British Ship Lord Amherst: with Notices of Siam, Corea, and the Loo-Choo Islands, and Remarks on the Policy, Religion, Etc., of China*, J.P. Haven, New-York, 1833.
69. HART, Robert, "Circular N° 23 of 1869", *China. Imperial Maritime Customs: Service series. IV, Inspector General's Circulars, First Series: 1861-1875*. The Customs Service Press, Shanghai.
70. HAUSSMANN, Auguste, *Voyage en Chine, Cochinchine, Inde et Malaisie*, Tome 3, Paris, G. Olivier, 1848.
71. HOUTAIN, Henri, *Essai sur l'industrie & le commerce belge, français & étrangers, leur état actuel et leur avenir*, Gand, Librairie Générale de AD. Hoste, 1876.
72. HUET, Auguste, *Quelques réflexions sur la Guerre Navale Sino-japonaise*, Paris, Nancy, Berger-Levrault Cie, 1896.
73. IMBAULT-HUART, Camille, (1857-1897), *Les français à Changhaï en 1853-1855 : épisodes du siège de Changhaï par les impériaux / par M. Arthur Millac*, Paris, E. Leroux, 1884.
74. JAEGER, Charles, *Le Canal de Suez et la Compagnie de l'extrême Oient*. Paris, Librairie du Petit Journal, 1865.
75. JAMETEL, Maurice, *Pékin, Souvenir de l'Empire du Milieu*, Paris, Plon, 1887.
76. JANIN, André, *Fulton Georges et Robert Stephenson ou Les Bateau A Vapeur Et Les Chemins De Fer*, Paris, Grassart, 1861.
77. *Jardine, Matheson & Company, an historical sketch: being an account to show the circumstances in which the company came into being and how it was consolidated over the last century*, Hong Kong, Jardine, Matheson & Co., 1960
78. *Journal d'un Mandarin Lettres de Chine et Documents Diplomatiques inédits*, Paris, Plon, 1887, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5802416s>.
79. KINGSTON, W. H. G., *James Braithwaite, Supercargo*, London, Athelstane e-Books, 1880.
80. KISCH, Egon Erwin, *La Chine secrète*, trad. fr. Jeanne STERN, 8e édition., Paris, libr. Gallimard, 1935.
81. *La Chine depuis le Traité de Nankin*, Paris, Typographie Panckoucke, 1853.
82. LANG, H., *Shanghai Considered Socially*, Shanghai, American Pressyterian Mission Press, 1875.
83. LAVOLLEE, Charles Hubert, *La Chine contemporaine*, Paris, Michel Lévy Frères, 1860.
84. LAWRENCE, William Beach, *Commentaire sur les éléments du droit international*, Volume 1, Leipzig, F. A. Brockaus, 1868.
85. *Le Correspondant : Religion, Philosophie, Politique, Sciences, Littérature, Beaux-Arts*, Tome cent trentième, Paris, Bureau du Correspondant, 1892.



86. *Le Correspondant*, Tome cent soixante-douzième, Paris, Bureaux du *Correspondant*, 1893.
87. Le moniteur de la Banque & De la Bourse, *Manuel des Capitalistes*, Paris, Imprimerie de Dubuisson et Cie, 1875.
88. Les Secrétaires de la Société, MM. Combes et Peijgot, *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale*, cinquante-neuvième année, tome VII, Paris, Madame Veuve Bouchard-Huzard, 1860.
89. LINDAU, Rodolphe, « Peines Perdues Souvenir d'un séjour au Japon », *Revue des Deux Mondes*, Tome quatre-Vingt-Dix-Huitième, Paris, Bureau de la Revue des Deux Mondes, 1872.
90. LINDAU, Rodolphe, *Un voyage autour du Japon*, Paris, Hachette, 1864.
91. LINDAY, William Schaw, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, volume 4, London, Sampson Low, Marston, Low, and Searle, 1876.
92. LOCH, Granville G., Royal Navy, *The Closing Events of the Campaign in China; The Operation in the Yang-Tze-Kiang; and Treaty of Nanking*, London, John Murray, 1843.
93. MACLELLAN, J. W., *The Story of Shanghai, from the Opening of the Port to Foreign Trade*, Shanghai, The North China Herald Office, 1889.
94. MAO Zedong, *Analyses des différentes classes de la société chinoise*, 1925, texte en ligne, <https://www.marxists.org/chinese/maozedong/marxist.org-chinese-mao-19251201.htm>
95. MARTIN, R. Montgomery, Esq. ; *China; Political, commercial, and Social; in an official report to her Majesty's Government*. Vol. II, London, James Madden, 1847.
96. MAYBON, Ch. B. et FREDET, Jean *Histoire de la concession française de Changhai* ; publiée sous le haut patronage de S. Exc. M. le ministre des Affaires étrangères, du conseil d'administration municipale de la concession française et de la Chambre de commerce française, 1929.
97. MAYER, William Frederick, DENNYS, Nicholas Belfield of the Consular Service, *The Treaty Ports of China and Japan. A Complete Guide to the Open Ports of Those Countries, Together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, London, Trübner and Co. Parternoster Row, 1867.
98. *Message of the President of the United States: Communicating, in Compliance with a Resolution of the Senate, the Correspondence of Messrs. McLane and Parker, Late commissioners to China*, W.A. Harris, printer, 1859.
99. Ministère de la Guerre, *Relation de l'expédition de Chine en 1860, rédigée au Dépôt de la Guerre d'après les documents officiels*, Paris, Imprimerie Impériale, 1862.
100. Ministère des affaires étrangères, *Documents Diplomatiques, Affaire du Canal de Suez, Décembre 1875*, Paris.
101. MM. CALLERY et YVAN, *L'insurrection en Chine depuis son origine jusqu'à la prise de Nankin*, Librairie Nouvelle, Paris, 1853
102. MONTIGNY, C., *Manuel du négociant français en Chine : ou, commerce de la Chine considéré au point de vue français*, Paris, Imprimerie de Paul Dupont, 1846.
103. MORAND, Marius, *Tarifs Douaniers Des Soies & Soieries En France & Dans Les Principaux Pays*, sous le patronage de la Chambre de Commerce de Lyon, Lyon, Imprimerie du Salut Public, 1869.
104. MORTON, Cameron, W. H., *Present day impressions of the Far East and prominent and progressive Chinese at home and abroad. The history, people, commerce, industries and resources of China, Hong Kong, Indo-China, Malaya and Netherlands India*, London, Globe encyclopedia Co. 1917
105. MURAMATSU Shofu, *Mato*, 魔都 / 村松梢風 ; 監修竹松良明, Tokyo, Yumani Shobo, 2002, p.307, Reprint. Originally published: Tōkyō : Konishi Shoten, Taishō 13 [1924].
106. MURCHARD, Frédéric, M. DE MARTENS, *Nouveau Recueil Général de Traités, Conventions et Autres Transactions Remarquables, servant à la connaissance des relations*

- étrangères des puissances et Etats dans leurs rapports mutuels*. Volume 4. A Gottingue, A la Librairie de Dieterich, 1847.
107. MURRAY, Andrew, CREUZE, Augustin, MURRAY F. B Robert, *The Theory and Practice of Ship-Building with Portions of the Treatise on Naval Architecture, Steam-Ships*, Adam and Charles Black, 1861.
108. NICHOLSON, J. R., *The London and Lancashire Fire Insurance Company: A retrospect*, The London and Lancashire Fire Insurance Co. Ltd., 1910.
109. NORMAND, G., *Les sociétés de crédit et banques à succursales en France. Étude historique, critique et monographique*, Paris, Perrin, 1924.
110. PARSONS, William Barclay, *An American engineer in China*, New York, McClure, Phillips & Co. 1900.
111. POLO, Marco (trad. Pierre de Bergeron, dir. Eugène Müller), « *Le Dévissement du monde* », dans Marco Polo et Guillaume de Rubrouck, *Deux voyages en Asie au XIII<sup>e</sup> siècle*, C. Delagrave, coll. « Voyages dans tous les mondes : nouvelle bibliothèque historique et littéraire », 1888.
112. PREBLE, George Henry, *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, Philadelphia, L. R. Hamersly & Co. 1895.
113. RANDALL, Thomas, *Letter To Alesander Hamilton from Thomas Randall, 14 August 1791*, Hamilton Papers, Library of Congress, 1791.
114. RAPIER, Richard Christopher, “Brief Account of the Woosung Railway.”, *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Volume 59, London, published by the Institution, volume 59, issue 1880.
115. REMER, Charles Frederick, *The foreign trade of China*, Shanghai, The commercial press, 1928.
116. *Rôle d'évaluation de la propriété foncière du 30 juin 1881*, dressé par la Commission de Propriétaires Foncières élue en Assemblée Générale le 30 Mai 1881, Shanghai, Fonceca & Silva, 1881.
117. RONOT, Natalis, *Pé-King, et La Chine Mesure, Monnaies et Banques Chinoises*, Paris, Librairie de Guillaume et Cie, 1861.
118. ROSE, Jules, « Le crédit français en Orient », *L'isthme de Suez Journal de l'Union des Deux Mers*, Sixième Année, 1861, Paris, Bureaux du journal, 1861.
119. SAMUEL, Shaw, *The journals of Majors Samuel Shaw, the first American consul at Canton; With A Life of the Ahturo by Josiah Quincy*, Boston, Corsby and H.P. Nichols, 1847.
120. SAUVAGE, Maxime Joseph Marie, *La guerre sino-japonaise 1894-1895*, Paris, Libraire militaire de L. Baudoin, 1897.
121. SERVIERE, Joseph, *Histoire de la Mission du Kiang-Nan, Jésuite de la province de France (Paris)*, Tome I, Jusqu'à l'établissement d'un viaire apostolique jésuite (1840-1858), Shanghai, Impr. De l'Orphelinat de Tou-se-we, 1914.
122. SIMON, Édouard, *Le Mémorial Diplomatique*, 1876, Paris, Imprimerie de E. Brière, 1876.
123. Sir Robert Ho Tung, <https://archive.org/details/sir-robert-hotung/page/n13/mode-/2up>
124. Sydney Barber Josiah Skertchly, *The Future of the Port of Shanghai*, Shanghai, published at the “North-China Herald” office, 1894.
125. TCHANG TCHE YN, S. H., *Liste chronologique des consuls de France à Chang-Haï et aperçu de leurs principaux travaux (1848-1912)*, Chang-Haï, s.n, 1912.
126. *The Chinese Revolution: the causes which led to it – its rapid progress and anticipated result: with abstracts of all the known publications emanating from the insurgents*. The whole

- derived from Native proclamations and other documents, missionary narratives, official communications, and the letters of European residents. London, Henry Vizeteliy, 1853.
127. *The Foreign Office List, forming a complete British Diplomatic and Consular Handbook, January 1865.*
  128. The Hon. Evelyn ASHLEY, *Life of Henry John Temple, Viscount Palmerston, 1816-1865* 2 vols, London, R. Bentley, third edition, 1877.
  129. The Maritime Customs, *Handbook of Customs Procedure at Shanghai*, Shanghai, Kelly & Walsh, 1921.
  130. The secretary of the navy, *Sailing Directions for the Coast of China*, Washington, United States, Government Printing Office, 1943.
  131. *The Traveler's Guide By Steam Navigation, to All Parts of the Word*, London, Robert Tyas, 1840.
  132. TYLER, Geo. W., MILES, Chas. R., WORTHINGTON, W. F., *Proceedings of the United States Naval Institute: Volume 14*, United States Naval Institute, Annapolis, 1888.
  133. *United States Congressional Serial Set*, volume 982, U.S. Government Printing Office, 1859.
  134. United States, Department of State, *Message of the President of the United States: Communicating, in Compliance with a Resolution of the Senate, the Correspondence of Messrs. McLane and Parker, Late Commission to China...* W. A. Harris, 1859.
  135. United States, Department of the Treasury, *An Account of the Receipts and Expenditures of the United States*, Treasury Department, 1849.
  136. VOGEL, Charles, *Du commerce et des progrès de la puissance commerciale de l'Angleterre et de la France au point de vue de l'histoire, de la législation et de la statistique, d'après les sources et données officielles avec une introduction comprenant un aperçu de l'histoire générale du commerce jusqu'à nos jours*, Paris, Veuve Berger Levrault et fils, 1867.
  137. WILLIAMS, S. Wells, LL.D. *Chinese Commercial Guide*, A. Shoortrede & Co., 1863, Hong Kong.
  138. WRIGHT, Arnold, CARTWRIGHT, H A, *Twentieth century impressions of Hong Kong, Shanghai, and other treaty ports of China: their history, people, commerce, industries, and resources*, London, Lloyds Greater Britain Publishing Company, 1908.
  139. YATES, Matthew Tyson, *The T'ai-Ping Rebellion. A Lecture Delivered at the Temperance Hall, for the Benefit of the Shanghai Temperance Society*, Shanghai, Printed at the "Celestial Empire" Office, 1853.
  140. VILLENOISY, F. De, *La Guerre Sino-Japonaise et ses conséquences pour l'Europe*, Paris, Limoges, Henri Charles-Lavauzelle, 1895.

### 2.3 - PÉRIODIQUES ET GAZETTES

1. « Les Messageries Maritime en Extrême-Orient », *Le Journal de Shanghai*, Supplément illustré du Dimanche 12 Mars 1939.
2. « Les Messageries Maritime en Extrême-Orient », *Le Journal de Shanghai*, Supplément illustré du Dimanche 12 Mars 1939.
3. « The North China Herald, on the condition of Shanghai », *The London and China Telegraph*, Feb. 27, 1864.
4. *Accounts and Papers of the House of Commons, vol. 33*, London, Harrison and Sons, 1859.
5. *Accounts and Papers, Thirty-seven volumes, China*, Parliament, House of Commons, Great Britain, 1847.
6. *Almanach Impérial pour M.D.CCC.LXIV, Présenté à Leurs Majestés*, Paris, chez A. Guyot et Scribe, 1864.

7. *Almanach Impérial*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, 1861.
8. *An Anglochinses Calendar for the year 1850*, Hong Kong, Office of the Chinese Repository, 1850.
9. *Anglochinese Calendar for the year 1845*, Office of the Chinese Repository, 1845.
10. *Annales du commerce extérieur, Chine et Indo-Chine. (Faits commerciaux) Février 1855 à Juillet 1867*, publiées par le Département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Paris, Librairie administrative de Paul Dupont, 1868.
11. *Annales du commerce extérieur, Volume 40 à 51*, Paris, Imprimerie et librairie administrative Dupont, 1879.
12. *Annales du commerce extérieur, Volume 40 à 51*, Paris, Imprimerie et librairie administrative Dupont, 1879.
13. *Archives diplomatiques 1867 : recueil mensuel de diplomatie, d'histoire et de droit international*, Volume 1, Paris, Librairie Diplomatique d'Amyot, 1867.
14. BOUTET, Paul, « Les Ports de la Chine ouverts au commerce », *L'Exploration Revue des conquêtes de la civilisation sur tous les points du globe*, Deuxième semestre 1884, Paris, Aux Bureaux de la revenue, 1884.
15. *Bulletin consulaire français : Recueil des rapports commerciaux adressés au ministre des affaires étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de France à l'étrangers*. Volume 5, 1881, Imprimerie nationale.
16. *Bulletin Consulaire Français, Recueil des Rapports Commerciaux*, Année 1878, Paris, Imprimerie Nationale.
17. *Bulletin de la Société de Géographie Commerciale de Paris, Tome XIII, 1<sup>er</sup> octobre 1890 – 1<sup>er</sup> octobre 1891*, Paris, Imprimerie A. Lahure, 1890-1891.
18. CAMUS, F., *Le Journal des débats*, 3 juillet 1863.
19. CHARMES, Gabriel, « Les consulats », *La Revue Politique Et Littéraire*, Troisième série, Tome VII 3<sup>me</sup> année – 1<sup>er</sup> semestre Janvier à Juillet 1884, Paris, Bureau des Revues, 1884.
20. *China Directory for 1867*, Hong Kong, A. Shortrede & Co. 1867.
21. China inspectorate of customs, *Trade statistics of the treaty ports, for the period 1863-1872*, 1873. Shanghai, Imperial maritime customs press, 1873.
22. China, Imperial Maritime Customs, *Customs, Decennial Reports, 1892-1901*, vol 1. Northern & Yangtze Ports, published by Order of the Inspector General of Customs, Shanghai, 1904.
23. China, Imperial Maritime Customs. *Reports on Trade at the Treaty Ports, for the year 1878*, published by order of The Inspector General of Customs, Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General, 1879.
24. China, The Maritime Customs, *Decennial Reports, 1922-31. Vol. I. Northern and Yangtze Ports*, Shanghai, The Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1983.
25. China's Irish Almanac and Official Directory, *Statistics of The United Kingdom of Great Britain and Ireland, for 1865*. Dublin, Alexander Thom, 1865.
26. *The Chinese Economic Bulletin*, The Chinese Government Bureau of Economic Information, No. 156, February 16, 1921, p. 114.
27. *Chinese Repository, Vol. XVIII, From January to December 1849*, Printed for the Proprietors, Canton, 1849.
28. Collège de France – Sorbonne, « Le premier chemin de fer en Chine », *La Revue Politique et Littéraire*, Tome X, janvier à juillet 1876, Paris, Librairie Germer Baillière et C°, 1876.
29. *Commerce extérieur, Chine et Indo-Chine*, Mars et Avril 1846, publiées par le Département de l'intérieur, de l'Agriculture et du Commerce, Paris, Imprimerie et Librairie Administratives de Paul Dupont, 1852.

30. *Commerce Reports, A Weekly Survey of Foreign Trade*, Issued by the Bureau of Foreign and Domestic Commerce, United States Department of Commerce, Number 30, July 27 1931.
31. *Commercial Relations of the United States with Foreign Countries during the Year 1902*, V.1, Bureau of Foreign Commerce Department of State, Washington, Government Printing Office, 1903.
32. *Communiqué aux représentants des États-Unis, d'Angleterre, de France, du Portugal, de Prusse et les Etats des Habsbourg* le 14 septembre de la troisième année de Xianfeng (16 octobre 1853), communiqué publié dans *The North China Herald* le 22 octobre 1853, numéro 169.
33. *Compte-Rendu des Travaux de la Chambre de Commerce de Lyon*, année 1873, Lyon, Imprimerie du Salut Public, 1875.
34. *Conseil d'administration municipale de la concession française à Shanghai, compte-rendu de la gestion pour l'exercice 1893. Budget 1894*, Shanghai, Noronha & Sons, 1894.
35. *Consulat Reports, Commerce, Manufactures, etc.* Vol, LIV, 1897, Washington, Government Printing Office, 1897.
36. COOKE, George Wingrove, *China: Being "The Times" special correspondence from China in the years 1857-58*. London, 1859.
37. CORDIER, Henri, « Américains et Français à Canton au XVIIIe siècle », *Journal de la Société des Américanistes*, Tome 2, 1898.
38. *Customs Gazette: The Maritime Customs*, Shanghai, Department of customs, 1871.
39. DE REINACH, L., *Recueil des traités conclus par la France en Extrême-Orient: 1684-1902*, Paris, Ernest Leroux, 1902.
40. DENNYS, Nicholas Belfield, Ernest John, *The China Review: Or Notes & Queries on the Far East*, Volume 6, Shanghai, China Mail Office, 1878.
41. Département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Annales du Commerce extérieur Chine et Indo-Chine, Faits commerciaux*, Février 1855 à Juillet 1867, Paris, Librairie Administrative de Paul Dupont, 1868.
42. Department of State, *Reports from the Consuls of The United States on the Commerce, Manufactures, ETC., of their Consular Districts*. No. 30 – April, 1883, Washington, Government Printing Office, 1883.
43. Dir. PICHOT, M. Pierre-Amédée, *Revue Britannique, Revenue Internationale*, Année 1879, Tome 4, Paris, Bureau de la Revue Britannique, 1879.
44. EVANS, D. Morier (Edi.), *The Banking Almanac, Director, Year Book and Diary, for 1863*; London, Richard Groombridge and Son, Waterlow and Sons; 1863.
45. *Executive Documents, printed by order of The House of Representatives, during the first session of the thirty-third congress*. Washington, A.O.P. Nicholson, 1854.
46. Foreign Office, 1894. *Miscellaneous Series. N° 311. Reports on Subjects of General and Commercial Interest. Germany*, London, Harrison and Sons. St. Martin's Lane, 1894,
47. FORREST, James, *Minutes of Proceedings of The Institution of Civil Engineers; with other selected and abstracted papers*, Vol. XLV, Session 1875-76, Part III, London, Institution of Civil Engineers, 1876.
48. FORREST, James, *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers with other Selected and Abstracted Papers*, Vol. LIX. London, published by the Institution, 1880.
49. HOLDSWORTH, May *Sir Robert Ho Tung: public figure, private man*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2022; W. H. Mrton Camron, W. Feldwick, *Present day impressions of the Far East and prominent and progressive Chinese at home and Abroad. The history , people, commerce, industries and resources of China, Hong Kong, Indo-China, Malaya and Netherlands India*, London, Globe encyclopedia Co., 1917, p. 582.
50. Imperial Maritime Customs, *Reports on Trades at the Treaty ports, for the year 1878*, Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General, 1878.

51. *Index to the Miscellaneous Documents of the House of Representatives for the Second Session of the Forty-fifth Congress, 1877-78*, Washington, Government Printing Office, 1878.
52. Inspector -General of Customs, *Customs Gazettes 1871-1877*, Shanghai, Customs Press, 1871 to 1877.
53. *Journal Officiel De La République Française*, Dimanche 21 Mai 1876.
54. *L'Économiste français : journal hebdomadaire*, Volume 2 ; Volume 10, Pairs, Imprimerie Centrale des chemin s de fer, p.33, samedi 8 juillet 1882, numéro 27.
55. *L'Économiste français* de l'année 1883.
56. *L'Exploration, Revue des conquêtes de la civilisation sur tous les points du globe, Recueil géographique hebdomadaire, tome XVIII, 2<sup>e</sup> semestre 1884*, Paris, Au bureaux de la revue, 1884.
57. *L'illustration Journal Universel, Tome IX, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, 1847*, Paris, Chez J. Dubouchet et Cie.
58. *L'Isthme de Suez, Journal de l'Union des deux mers, 1857, du 10 janvier au 25 décembre*, Paris, Aux Bureaux du Journal, 1857.
59. LOCKERT, Louis, *Le Technologiste*, archives des progrès de l'industrie française et étrangère, Journal hebdomadaire, n°3, 19 janvier 1878.
60. MACELLAN, John Wharton, *The Story of Shanghai, from the Opening of the Port to Foreign Trade*, Noth-China Herald Office, 1889.
61. MARBEAU, Édouard DEMANCHE, Georges, *Revue française de l'étranger et des colonies et Exploration, gazette, volume 14*, Paris, Imprimerie Chaix, 1891.
62. *Mémoires de la Société Impériale des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille, Année 1861, 8<sup>e</sup> volume*, Lille, I. Quarré, 1862.
63. Ministère de l'agriculture et du commerce, *Bulletin consulaire français. Recueil des rapports commerciaux*, année 1878, Imprimerie Nationale, Paris, 1878.
64. Ministère de la marine et des colonies, *Revue Maritime et coloniale, couronnée par l'Académie des Sciences, Tom soixante-sixième*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1880
65. *Minutes of Proceeding of the Institution of Civil Engineers: Volume 100*, London, Institution of Civil Engineers, 1890.
66. *Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Volume 30, 1870, Part 2.
67. *Monsieur A. Béhic, président du conseil d'administration de la Compagnie des services maritimes des [...]*, Paris : imp. de Rigel, 1870.
68. Municipal Council of Shanghai, *Report for the Year ended 31<sup>st</sup> March, 1874*, Shanghai, "North-China Herald" Office, 1874.
69. Municipal Council, *Drainage of the Settlements: Report of the Public Work's Committee*, Shanghai, A.H. De Carvalho, 1870.
70. NORTH CHINA DAILY NEWS (dir.), *Report of the international opium commission, Shanghai, China, February 1 to February 26, 1909*, Shanghai, North-China Daily News & Herald Ltd, 1909.
71. *Oriental Affairs: a monthly review*, Shanghai, Woodhead, 1935.
72. *Recueil consulaire contenant les rapports commerciaux des agents belges à l'étrangers*, publié en exécution de l'arrêté royal du 13 novembre 1855 par le ministère des Affaires étrangères, Volume 23, Bruxelles, Ch. Torfs, 1877.
73. *Recueil consulaire du Royaume de Belgique*, Ministère des affaires étrangères tome XLII - 1883, Bruxelles, P. Weissenbruch, Imprimeur du roi, 1883.
74. *Recueil consulaire du Royaume de Belgique*, Ministère des affaires étrangères Tome XXI, Année 1875, Bruxelles, H.Tarlier, 1875.
75. *Report of Proceedings on A Voyage to the Northern Ports of China, In the Ship, Lord Amherst*. London, B. Fellowes, second edition, 1834.

76. *Report of the Joint Special Committee to Investigate Chinese Immigration*, February 27, 1877, Washington, Government Printing Office, p.1123 ; John Thomson, *Dix ans de voyages dans la Chine et l'Indo-Chine*, traduit de l'anglais par MM. A. Talandier et H. Vatemare, Paris, Hachette, 1877.
77. *Reports from the Foreign Commissioners at the various ports in China, for the year 1865*, London, Harrison and Sons, 1867.
78. *Revue des Deux Mondes*, XVIIe Année, Seconde période, Tome 99, Paris, Bureau de la Revue Des Deux Mondes, 1872.
79. Royal Institute of British Architects, *The R.I.B.A. Kalender, List of Members, 1886-1887*, London, 1886.
80. Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire, Tome LXX – 1890*, Bruxelles, P. Weissenbruch, 1890.
81. Royaume de Belgique, Ministère des affaires étrangères, *Recueil Consulaire, Tome VI, Année 1860*, Bruxelles, N. Tarlier, 1860.
82. Royaume De Belgique, *Recueil Consulaire publié en exécution de l'arrêté royal du 13 novembre 1855, Tome LXXII*, Bruxelles, P. Weissenbruch, 1891.
83. Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire, Tome XXIII*, Bruxelles, Ch. Torfs, 1877.
84. Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire, Tome XXIV*, Bruxelles, CH. Torfs, 1878.
85. Royaume de Belgique, *Recueil Consulaire, tome XXV*, Bruxelles, Ch. Torfs, 1879.
86. Shanghai Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, “Translation of Memorials and Imperial Decrees of 1861 on Trade on the Yangzi”, *China The Maritime Customs Service Vol – VI (1842-1901)*, Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1938.
87. *Shanghai xian xuzhi 《上海县续志》 Continued history of Shanghai county*, 1872, Reprint, Taibei, 1970.
88. *Shen bao 《申报》 (Journal de Shanghai)*, collection Avril 1872- 1912, archive.org.
89. *Statistics of The United Kingdom of Great Britain and Ireland*. Dublin, from Thom’s Irish Almanac and Official Directory for 1866.
90. *The Bombay Calendar and Almanac for 1842*, Bombay, printed and published at the Courier Press, 1842.
91. *The China press weekly*, Shanghai, s.n, 1937.
92. *The China yearbook 1914*, Shanghai, North China Daily News & Herald, 1914.
93. *The Chronicle & Directory for China, Japan, & The Philippines, For The Year 1869*. Hong Kong, printed and published at the “Daily Press” office, 1869.
94. *The Chronicle & Directory For China, Japan, & The Philippines, For The Year 1874*, Hong Kong, printed and published at the “Daily Press” Office, 1874.
95. *The Chronicle & Directory For China, Japan, & The Philippines, For the Year 1875*, Hong Kong, Daily Press Office, 1875.
96. *The Chronicle & Directory for China, Korea, Japan...&C. for the year 1894*, Hong Kong, Daily Press Office, 1894.
97. *The Chronicle & Directory For China, Korea, Japan...For The Year 1888*, printed and published at the “Daily Press” Office. London, 1888.
98. *The Chronicle and Directory for China, Japan & The Philippines for 1864*, Hong Kong, Daily Press office, 1864.
99. *The Chronicle and Directory for China, Japan and The Philippines for 1865*, Hong Kong, Daily Presse Office, 1865.
100. *The Comacrib Directory of China 1925, Combined Chinese-Foreign Commercial and Classified Directory of China and Hong Kong, including a who’s who of residents and with*

- commercial and general information, Volume 1, 1925, Shanghai, Commercial & Credit information Bureau, 1925.*
101. *The Directory & Chronicle for China Japan, Korea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, the Philippines, & c., Hong Kong, Hong Kong Daily Press Office, 1903.*
  102. *The Directory & Chronicle for China, Japan, Corea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, the Philippines, &c. Hong Kong Daily Press Office, 1910.*
  103. *The Directory and Chronicle for China, Japan, Korea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, the Philippines, and Etc. for the year 1922, Hong Kong Daily Press, 1922.*
  104. *The Inspector General of Customs, Reports on Trade at the Treaty Ports in China, for the year 1867, Shanghai, The Customs' Press, 1867.*
  105. *The Insurance yearbook: Fire and marine, Volume 23, Soectator Company, 1895.*
  106. *The Maritime Customs, Handbook of Customs Procedure At Shanghai, Kelly Walsh Limited, 1921.*
  107. *The New York Times, December 9, 1878.*
  108. *The New York Times, September 14, 1909.*
  109. *The North China Herald, N° 232, le 6 Janvier 1855.*
  110. *The North China Herald, N°663, April 11. 1863.*
  111. *WOODHEAD, H. G. W., M. J.I., H. T. Montague Bell, B. A., The China yearbook 1914, London, George Routledge & Sons, Limited, 1914.*
  112. *Xiaer guanzhen (Chinese Serial) 《遐迩贯珍》, numéro 2, septembre 1853, Hong Kong, Xianggang Zhonghuan yinghua shuyuan yinsong, Hong Kong Public Liraires, source en ligne, <https://mmis.hkpl.gov.hk/>*





# BIBLIOGRAPHIE

## 1/ OUTILS DE TRAVAIL

1. *Atlas des mers et des océans : conquêtes, tensions, explorations* Louchet, André, <http://catalogue.sciencespo.fr/ark:/46513/sc0001279294>, consulté le 26 décembre 2017.
2. BERNARD, Jean-Philippe, BRUN, Daniel, « Chemins De Fer », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/chemins-de-fer/>
3. DIATKINE Sylvie, « Banques Centrales », *Encyclopædia Universalis* [en ligne] URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/banques-centrales/>
4. GAO, James Z., *Historical Dictionary of Modern China (1800-1949)*, Lanham, Scarecrow Press, 2009.
5. L'Encyclopédie des Messageries Maritimes, <http://www.messageriesmaritimes.org/extre-me-orient.htm>
6. HUANG Guangyu (édi.) 黄光域编著, , *The Universal Dictionary of Foreign Business in Modern China*, 1, Chengdu 成都, Sichuan renmin chubanshe 四川人民出版社, 1995.
7. XIONG Wuyi, ZHOU Jiafa (édi.) 熊武一、周家法主编. *Encyclopédie militaire 《军事大辞海上》*, Changcheng chuban she 长城出版社, mai 2000.
8. *175 Years of Looking to The Future*, Jardines, <https://www.jardines.com/sites/jardine-matheson-corp/files/jardine/newsroom/media-resources/pdf/book.pdf>

## 2/ OUVRAGES GÉNÉRAUX

1. BERGÈRE, Marie-Claire, *Histoire de Shanghai*, Fayard, Paris, 2002.
2. BRIZAY, Bernard, *La France en Chine. Du XVII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2013.
3. BRIZAY, Bernard, *Petite et grande histoire de la Cité interdite*, Paris, Perrin, 2023.
4. CLAUDEL, Paul, *Livre sur la Chine*, Lausanne, L'Age d'Homme, 1995.
5. COOKE JOHNSON, Linda, *Shanghai From Market Town to Treaty Port, 1074-1858*, Stanford University Press, Stanford, 1995.
6. DUDDEN, Arthur Power, *American Empire in the Pacific: From Trade to Strategic Balance, 1700-1922*, London, Routledge, 2004.
7. FAIRBANK, John K., *The Cambridge history of China*, volume 10, Late Ch'ing, 1800-1911, Part I, Cambridge University Press, 1978.
8. GRESOUE, Taras, *Shanghai La Magnifique, Grandeur et décadence dans la Chine des années 30*, Noir sur Blanc, 2019.
9. HAU, Michel, *Histoire économique de l'Allemagne, XIX<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècle*, chez Economica, 1994.
10. HILL, Richard, *War at Sea in the Ironclad Age*, London, Cassell & Co., 2000.
11. *Histoire de la Chine Moderne (1840-1919)*, Texte traduit et édité par Éditions du Centenaire, Paris, 1978.
12. GUNDER, André Frank, *Reorient: global economy in the Asian Age*, Berkeley, University of California Press, 1998. Livre traduit en chinois par Liu BEICheng 刘北成, et publié par Sichuan renmin chubanshe en 2017.
13. JIANG Ailin 姜爱林, *Zhiguo zhi jing : shici jingjian lidai gaigejia, 《治国之镜 十次镜鉴历代改革家》* Imprimerie Xinhua, 2015.

14. LAVERY, Brian, *Ships 5000 years of Maritime Adventure*, National Maritime Museum, London, DK DELHI, 2017.
15. LI Wenzhi 李文治编, *Zhongguo Jindai nongyeshi ziliao, Documents sur l'histoire de l'agriculture en Chine moderne*, vol. 1 《中国近代农业史资料》第1辑, Pékin, Kexue chubanshe 科学出版社., 2016.
16. PENG Xinwei 彭信威著, *Zhongguo huobi shi, L'histoire de la monnaie chinoise 《中国货币史》*, Shanghai renmin chubanshe, Shanghai 1958, 2007, 上海, 上海人民出版社, 1958, 2007.
17. SU Zhilang, 《中国毒品史》 *L'histoire de la drogue en Chine*, Beijing, Beijing Book Co. Inc, 2017.
18. TANG Zhengchang (édi.) 唐振常主编, SHEN Hengchun 沈恒春, *L'histoire de Shanghai 《上海史》*, Shanghai, Shanghai People's publishing house 上海人民出版社, 1989.
19. ZHENG Yunpeng 郑云鹏, *Mingchao da taijian 《明朝大太监》*, Yuelu shushe 岳麓书社, version en ligne, 2020.
20. HAO Yanping, *The Commercial Revolution in Nineteenth Century China*, Berkeley, University of California Press, 1986, version traduite en chinois publié à Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1991.

### 3/ OUVRAGES SPECIALISES

1. ABRAMS, Dennis, *The Treaty of Nanking*, New York, Chelsea House, 2011.
2. Alba, Jean-Baptiste, *Amiral Charles Jaurès, Homme de courage et de cœur*, Paris, éditions du Panthéon, 2017.
3. ALIX Yann, et CARLUER, Frédéric, « Méga-ports : le basculement asiatique du commerce maritime mondial », dans *Questions internationales* n°70, novembre-décembre 2014, pp. 33-46.
4. ALLEN, F., QIAN J., and QIAN, M., *China's Financial System: Past, Present and Future*, Wharton School, University of Pennsylvania Working Paper, 2004, <https://finance.wharton.upenn.edu/~allenf/download/Vita/China-Finsystem-Book-101-06-All.pdf>
5. ANIEVAS, John M. Hobson, *The Eurocentric Conception of World Politics, Western International Theory, 1760-2010*, Cambridge University Press, New York, 2012.
6. AUBRY, Claude, *Scrum, Pour une pratique vivante de l'agilité*, Dunod, 2019.
7. BAI Zhide 白至德, *Dongdang yu biange: jindai qianbian: 1840-1919 《动荡与变革：近代前编：1840—1919》*, Pékin, Hongqi chubanshe, 2017.
8. BARBIER, Hervé, *Les canonnières françaises du Yang-tsé: de Shanghai à Chongqing (1900-1941)*, Paris, Les Indes savantes, 2004.
9. BARJOT, Dominique (dir.), *Où va l'histoire des entreprises ?* Paris, Presses de Sciences Po, 2007.
10. BARJOT, Dominique et KLEIN, Jean-François (dir.), *De l'Indochine coloniale au Viêt Nam contemporain*, Paris, Ed° Magellan-Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2017.
11. BARJOT, Dominique, « Existe-t-il un modèle français de la grande entreprise ? », *Revue française d'histoire économique*, vol. 6, no. 2, 2016, pp. 90 – 113.
12. BARJOT, Dominique, « L'ascension économique de l'Asie : quels facteurs ? Quels modèles ? », *Entreprises et histoire*, vol. 90, no. 1, 2018, pp. 6-24.

13. BARJOT, Dominique, « L'économie de la Chine aujourd'hui. Quelques éléments de réflexion », Paris, Académie des sciences d'Outre-Mer, Séance du 6 novembre 2020.
14. BARJOT, Dominique, « L'histoire économique en France », *Les Historiens Français en Mouvement*, Presses Universitaires de France, Paris, 2015.
15. BARJOT, Dominique, « Les multinationales chinoises : à la recherche d'un leadership sous l'égide de l'État ? », *Mondes et Cultures*, Tome LXXX (1-2-3-4), Paris, CNRS, 2020
16. BASTER, A. S. J., « The Origins of the British exchange Banks in China », *Economic History*, vol. 3, no. 9, 1934, pp. 140-151.
17. BATTE, Patricia R. S., « Les diabolous de Kaiping (1842-1937). Des constructions défensives pour faire face à des menaces variées », *Perspectives chinoises*, 2006-95, 2006, pp. 2-17.
18. BELHOSTE, Jean-François, *Les Brunel père et fils : deux célèbres ingénieurs anglais « Made in France »*, Paris, Centre de documentation d'histoire des techniques, coll. « Documents pour l'histoire des techniques, 19 », 2010.
19. BELLAIS, Renaud, *La Maîtrise des Mers face aux Défis de la Mondialisation*, EDUCatt - Ente per il diritto allo studio Universitario dell'Università Cattolica, 2014.
20. BERGÈRE, Marie-Claire, « Le développement urbain de Shanghai, un 'remake' ? », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. n° 85, no. 1, 2005, pp. 45-60.
21. BERGÈRE, Marie-Claire, « Shanghai ou 'l'autre Chine', 1919-1949 », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 34-5, 1979, pp. 1039-1068.
22. BERGÈRE, Marie-Claire, *Le mandarin et le comprador, les enjeux de la crise en Asie orientale*, Hachette littérature, 1998.
23. BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise, « Les concessions postales maritimes : la convention du 11 juillet 1911 pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée », *Entreprises et histoire*, 2005/1 (n° 38), pp. 133-138.
24. BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise, *La Compagnie de navigation française des messageries maritimes de 1851 à 1914 : entreprise de transport et service public*, thèse de doctorat en Histoire contemporaine, Université Paris IV.
25. BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Pups, 2007.
26. BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Pups, 2007 ; Roger Carour, « La Compagnie Des Messageries Maritimes : Son Passé, Son Avenir. » *Revue D'histoire Économique Et Sociale*, vol. 50, no. 3, 1972, pp. 398-415.
27. BERTHIER, Gilles Baud, *Le Commerce entre la Grand-Bretagne et la Chine*, Sous dir. François CROUEZT, Thèse pour le Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Université Paris IV – Sorbonne U. F. R. d'Histoire, 1993.
28. BERTRAND, Christophe, HERBELIN, Caroline et KLEIN, Jean-François (dir.), *Indochine. Des territoires et des hommes (1856-1956)*, Paris, Musée de l'Armée-Invalides, Gallimard, 2013.
29. BIANCO, Lucien, « William T. Rowe, Hankow: Commerce and Society in a Chinese City, 1796-1889; Hankow: Conflict and Community in a Chinese City, 1796-1895 », *Annales*, 46-1, 1991, p. 87-90.
30. BICKERS, Robert, *China Bound: John Swire & Sons and Its World, 1816-1980*, Bloomsbury Publishing, London, 2020.
31. BLAKE, Robert, *Jardine Matheson, Traders of the Far East*, Weidenfeld & Nicolson, London, 1999.

32. BLANCHFORD, Kevin, "Revisiting the expansion thesis: international society and the role of the Dutch East India company as a merchant empire", *European Journal of international Relations*, Volumes 26, Issue 4, 2020, pp. 1249-1272.
33. BONIN, Hubert, « Le Comptoir national d'escompte de Paris, une banque impériale (1848-1940) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 78, n°293, 4e trimestre 1991, pp. 477-497.
34. BONIN, Hubert, *Asian Imperial Banking History*, Routledge, 2015.
35. BONIN, Hubert, Catherine HODEIR, Jean-François KLEIN, *L'esprit économique impérial, 1830-1970 : groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, Sfhom, 2008.
36. BONIN, Hubert, *French Banking and Entrepreneurialism in China and Hong Kong: From the 1850s to 1980s*, London, Routledge/Taylor & Francis Group, 2020.
37. BONNICHON, Philippe, Bernard BRIZAY, *Présences française en Chine au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Karthala, 2012.
38. BRISOU, Dominique, *Les débuts de la navigation en France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, Année 2022, 124-7, pp. 163-182.
39. BROU, Numa, *Dictionnaire des explorateurs français du XIX<sup>e</sup> siècle*, T.2, Asie, CTHS, 1992.
40. BROSSOLLET, Guy, *Les Français de Shanghai : 1849-1949*, Berlin, Paris, 1999.
41. BULOW, Nicolas von, *Shanghai : la fracture urbaine*, Jouy-en-Josas, HEC Eurasia Institute, 1996.
42. Bureau des archives municipales de Shanghai, *Shanghai Zujie Zhi 《上海租界志》*, Shanghai Shehui Kexue yuan Chubanshe, 2001, version électronique en ligne, <https://www.shtong.gov.cn/difangzhi-front/book/detailNew?oneId=1&bookId=63852>
43. CAO Shuji 曹树基, « L'impact de la guerre du Taiping sur la population du sud de la Chine » 太平天国战争对苏南人口的影响, *Études historiques 《历史研究》* deuxième numéro de l'année 1998, 1998 年第 2 期.
44. CAO Shuji, LI Yushang 曹树基, 李玉尚 « L'impact de la guerre du Taiping sur la population du Zhejiang » 太平天国战争对浙江人口的影响, *Journal de Fudan 复旦学报(社会科学版)*, mai 2000, <https://history.sjtu.edu.cn/SJTU/JDHistory/kindeditor-Upload/file/20200709/202007090939100220000.pdf>
45. CARON, François, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France, 1823-1937*, Genève, SNCF- Médiathèque SNCF, 2005.
46. CAROUR, Roger, "La Compagnie Des Messageries Maritimes : Son Passé, Son Avenir." *Revue D'histoire Économique Et Sociale*, vol. 50, no. 3, 1972, pp. 398-415.
47. CARROUE, Laurent, Didier Collet, Claude Ruiz, *Les mutations de l'économie mondiale du début du XX<sup>e</sup> siècle aux années 1970*, Rosny-sous-Bois, Bréal, 2005.
48. CARS, Jean des, CARACALLA, Jean-Paul, *L'aventure de la malle des Indes*, Denoël, 1996.
49. CHAI Degeng, 柴德赓 « Luelun 'Qingshi gao' » 略论《清史稿》, *Shiji juyao*, Beijing chubanshe, 1982, <http://www.historychina.net/qsg/351529.shtml>
50. CHAKRABARTY, Dipesh, *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton University Press, Princeton, 2000
51. CHAMPROUX, Nathalie Anna, et d'histoire au présent à ouvrir », *Revue française d'histoire économique*, vol. 15, no. 1, 2021, pp. 6-13.
52. CHANDLER, Alfred. D., *Scale and scope: The dynamics of industrial capitalism*, Cambridge, London, Havard University Press, 1990.
53. CHANG Cheng 常城, *Wanqing Hubei xiandaihua yanjiu: 1861-1911 《晚清湖北现代化研究: 1861—1911》*, Beijing, Zhongguo shehui kexue chubanshe, 2020.

54. CHAPMAN, S. D., « The Agency House: British Mercantile Enterprise in the Far East c.1780-1920 », *Textile History*, Volume 19, 1988, pp. 239-254.
55. CHARBONNIER, Jacques, *L'assurance en Chine*, BoD - Books on Demand France, 2009.
56. CHEN Ningsheng, ZHANG Xueren 陈宁生, 张学仁编译, *Xianggang yu Yihe Yanghang, Lishi de Huigu ji youguan Yihe yanghang yiwu liangzhong* 《香港与怡和洋行-历史的回顾及有关怡和洋行译文两种》, Wuhan Daxue chubanshe 武汉大学出版社, 1986.
57. CHEN Zhengping 陈争平, LONG Denggao 龙登高, *Zhongguo jindai jingji shi jiao cheng* 《中国近代经济史教程》, (*Annale de l'histoire de l'économie de la Chine moderne*), Presse de l'Université de Qinghua 清华大学出版社, Beijing, 2002.
58. CHESNEAUX, Jean, « L'héritage des révoltes paysannes de l'âge classique », *Le Mouvement paysan chinois (1840-1949)*, sous la direction de Chesneaux Jean. Le Seuil, 1976.
59. CHIDA, Momohei et DAVIES, Peter, *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries : A History of their Modern Growth*, Londres, Athlone Press, 1990.
60. CLAEYS, Thierry et WEN Wen, “Prosper Giquel, le bâtisseur de l'arsenal de Fou-Tchéou, et ses principaux collaborateurs”, *Chronique d'histoire maritime Publication de la Société française d'Histoire maritime*, n°92, juin 2022, pp. 79-95.
61. Comité de compilation de Shanghai Finance Gazette, 上海金融志编纂委员会, *Gazette financière de Shanghai*, 《上海金融志》, 上海, 上海社会科学院出版社, 2003.
62. COOKE JOHNSON, Linda (Edi.), *Cities of Jiangnan in Late Imperial China*, New York, State University of New York Press, 1993.
63. CORDIER, Henri, « Américains et Français à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Journal de la Société des Américanistes*, Tome 2, 1898, pp. 3-4.
64. CORNET, Christine, *Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937 : les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne* sous dir. de Marie-Claire Bergère, EHESS, Paris, 1990.
65. CORNET, Christine, *Shanghai 1849-1946 : la Concession française chronique photographique*, Saint Paul de Varax, Scheibli éditions, 2002.
66. CROUZET, François, « Commerce et Empire : l'expérience britannique du libre-échange à la Première Guerre mondiale », *Annales / Année 1964 /19-2*, pp. 281-310.
67. D'Angio, Agnès, *Scheider & Cie et les travaux publics, 1895-1949*, Paris, Ecole Des Chartes, 1995.
68. DAI Angang 戴鞍钢, *Port, Ville, Arrière-pays- Histoire des liens économiques entre Shanghai et la vallée de Changjiang (1843-1913)*, 《港口·城市·腹地——上海与长江流域经济关系的历史考察 (1843-1913) 》, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1986.
69. DALEMONT, Etienne, CARRIE, Jean, *Histoire du pétrole*, Paris, Presse Universitaire de France, 1993.
70. DAUDIN, Guillaume, « Les transactions de la mondialisation », *Revue de l'OFCE*, 2005/1 (n° 92), pp. 221-262.
71. DE LEMPS, Xavier Huetz, *L'archipel des épices. La corruption de l'administration espagnole aux Philippines (fin XVIII<sup>e</sup> siècle – fin XIX<sup>e</sup> siècle)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2006.
72. DENISON, Edward, GUANG Yu Ren, *Buiding Shanghai The Story of China's Gateway*, John Wiley & Son, West Sussex, 2006.
73. DENOYELLE, Maurice, « Philippe Masson, Marines et Océans. Ressources, échanges, stratégies », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 32-1, 1985, p. 183-184.
74. DESCLÈVES, Emmanuel « Shanghai, mégapole maritime », *Revue Défense Nationale*, vol. 810, no. 5, 2018, pp. 89-94.

75. REY-DEBOVE (Dir.), Josette et Rey, Alain, *Le Petit Robert, Dictionnaire Alphabétique et Analogique de La Langue Française*, Nouvelle édition millésime 2017, p. 1967.
76. Zhang Zhongli (Dir.) 张仲礼, *Jindai Shanghai chengshi yanjiu, Recherche sur la ville de Shanghai à l'époque moderne et contemporaine*, 《近代上海城市研究》, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1990.
77. DOWNS, Jacques M., *The Golden Ghetto: The American Commercial Community at Canton and the Shaping of American China Policy, 1784-1844*, Bethlehem, Lehigh University Press, 1977.
78. DRABBLE, John., and DRAKE, Peter J., "The British Agency Houses in Malaysia: Survival in a Changing World," *Journal of Southeast Asian Studies*, Sep.n 1981, Vol. 12, No. 2, pp.
79. DUCRUET, César, « Approche comparée du développement des villes-ports 297-328.
80. DUCHATEL Mathieu, « Investissements portuaires, entre commerce et intérêts de puissance », *China Trends*, juin 2019, introduction, source en ligne, <https://www.institutmontaigne.org/documents/china-trends/China-trends-2-FR-web.pdf>
81. à l'échelle mondiale : problèmes conceptuels et méthodologiques », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 48, 2005, p. 59-79.
82. EBER, Irene, Ed. And Trans, *Voices from Shanghai: Jewish Exiles in War-Time China*, Chicago: University Of Chicago Press, 2008.
83. WANG Jianlang et HUANG Kewu (Édi.), *The New History of Modern China Written by Scholar Across the Strait*, Taibei, Lantai chubanshe, 2021.
84. EDNISON, Edward, GUANG Yuren, *Building Shanghai The Story of China's Gateway*, Wiley, first published 2006, reprinted 2013.
85. ENDACOTT, Gepffrey B., *A History of Hong Kong*, Oxford University Press, London, 2005.
86. FAIRBANK, John King, *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports, 1842-1854*. 2 vols. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1953.
87. FAIVRE, Jean-Paul, « Randier (Jean) : Hommes et navires du Cap Horn, 1616-1939 », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, 57-207, 1970.
88. FALKUS, Malcolm, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*, New York, Springer, 2016.
89. FAN Baichuan, *Rise of China's shipping industry*, Beijing, The Selected Works of Cass, 2007.
90. FAN Jinmin, « The maritime merchants of Shanghai shipping business during the early Qing period », *Historical Research in Anhui*, Nankin, l'Université de Nankin, 2011.
91. FANG Zhufen, FANG Xing, JIAN Rui, HU Tiewen, 方卓芬 方行 简锐 胡铁文 « Shanghai Sha chuan yunshu ye zhong de ziben zhuyi menya » 上海沙船运输业中的资本主义萌芽, *Zhongguo ziben zhuyi de menya 《中国资本主义的萌芽》*, Beijing, Renmin chuban she, 1985.
92. FAURE, David, *China and Capitalism: Business Enterprise in Modern China*, Division of Humanities, Hong Kong University of Science and Technology, 1994.
93. FAY, Peter Ward, *The Opium War, 1840-1842: barbarians in the Celestial Empire in the early part of the nineteenth century and the war by which they forced her gates ajar*, United States, The University of North Carolina Press, 2000.
94. FEIERTAG, Olivier, MARGAIRAZ, Michel *Les Banques centrales et l'État-nation*, Paris, Presses de Sciences Po, 2016.
95. FENG Bangyan, *Xianggang yingzi caituan (1841-2019) Les grands groupes de Hong Kong aux capitaux anglais*, Hong Kong, Sanlian shudian, 2019.
96. FEUERWERKER, Albert et University of Michigan Center for Chinese STUDIES, *The Chinese economy, 1870-1949*, Center for Chinese Studies, University of Michigan, 1995.
97. FEUERWERKER, Albert, *China's Early Industrialization; Sheng Hsuan-Huai (1844-1916) and Mandarin Enterprise*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1958.

98. FLETCHER Max E., "The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914", *The Journal of Economic History*, Vol. 18, Np. 4, Cambridge University Press, 1958. <https://www.jstor.org/stable/2114548>
99. FLETCHER, Max E., "The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914", *The Journal of Economic History*, Vol. 18, Np. 4, Cambridge University Press, <https://www.jstor.org/stable/2114548>.
100. FRANKOPAN, Peter, Guillaume VILLENEUVE, *Les nouvelles routes de la soie : l'émergence d'un nouveau monde*, Bruxelles, Nevicata, 2018.
101. FRECON, Eric, *Pavillon noir sur l'Asie du sud-est : Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, éditions l'Harmattan, 2003.
102. FREDET, Jean, *Quand la Chine s'ouvrait... Charles de Montigny consul de France*. Paris, Publication de la Société française d'histoire des outre-mer, 1953/8, p. 259.
103. FU Linxiang, LIN Juan, REN Yuxue, WANG Weidong 傅林祥; 林涓, 任玉雪, 王卫东, *Chine, Histoire Générale de la division administrative*, vol. de l'ère Qing 《中国行政区划通史·清代卷》, Shanghai 上海: Fudan daxue chubanshe 复旦大学出版社. 2013.
104. FU Weiqun 傅为群编著, *Jiufu yumin, Shanghai qianzhuang piaotu shi* 《九府裕民: 上海钱庄票图史》, Shanghai, Shanghai shudian chubanshe, 2002, 上海, 上海书店出版社, 2002.
105. GE Jianxiong 葛剑雄, *Haina baichuan Shanghai yuan : Shanghai de jintian yu mingtian* 《海纳百川上海源: 上海的今天与明天》, Office of Shanghai Chronicles, Shanghai Xuelin chuban she, 2019.
106. GERSON, Jack J., *Horatio Nelson Lay and Sino-British relations, 1854-1864*, Cambridge, Harvard University Press, 1972.
107. GIAFFERRI-HUANG Xiaomin, « Histoire des révolutions chinoises », *Le roman chinois depuis 1949*, sous la direction de Giafferri-Huang Xiaomin, Paris, Presses Universitaires de France, 1991.
108. GIPOULOUX, François, « Attractivité, concurrence et complémentarité : la place ambiguë des villes côtières chinoises dans la dynamique économique du corridor maritime de l'Asie de l'Est », *Outre-Terre*, vol. n° 15, no. 2, 2006, pp. 149-160.
109. GONG Yingyan 龚缨晏. "L'Origine du premier paquebot chinois" 中国第一艘轮船的由来[J]. *浙江大学学报(人文社会科学版)*, 2017, 3(2): 107-114. Gong Yingyan. China's First Steamship Paoushun: Where Was She from? *Journal Of Zhejiang University*, 2017, 3(2), pp. 107-114.
110. GREENBERG, Michael, *British Trade and the Opening of China 1800-1842*, Cambridge, Cambridge University Press, 1969.
111. HALL, Nick, *The Tea Industry*, Cambridge, Woodhead Publishing Limited, 2000.
112. HAMON, Claude, *Le Groupe Mitsubishi (1870 – 1990) Du zaibatsu au keiretsu*, L'Harmattan, Paris, 1995.
113. HARCOURT, Freda, *Flagships of imperialism: The P&O Company and the politics of Empire from its origins to 1867*, Manchester, Manchester University Press, 2013.
114. HARRIS, Ronald, *A history of the Swire Group: Swire Pacific Limited and its subsidiaries*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2001.
115. HAUDRÈRE, Philippe, *Les Companies des Indes orientales, Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858)*, éditions Desjonquierres, Paris, 2006.
116. HE Benfang 何本方, "Qingdai (1840 nian Yiqian) hubu zhuguan shuiwu zhidu jiqi gage" 清代 (1840 年以前) 户部诸关税务制度机器改革, thèse en ligne, <http://www.historychina.net/qsyj/ztyj/ztyjjj/2011-05-12/32603.shtml>



117. HE Xiaogang 何小刚, *Hushang gouchen: shoujie Shanghai xue xueshu yantaohui lunwen* 《沪上钩沉：首届上海学学术研讨会论文集》，Shanghai shehui kexueyuan chubanshe 上海科学院出版社, 2015.
118. HE Yimin (dir.), *Jin dai Zhongguo cheng shi fa zhan yu she hui bian qian, 1840-1949 nian*, Di 1 ban., Beijing, Ke xue chu ban she, 2004.
119. HEADRICK, Daniel R., *The Tentacles of Progress: technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, New York, Oxford University Press, 1981.
120. HENRIOT, Carine, *Ville Nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises*, thèse pour l'obtention du doctorant en géographie, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2013.
121. HENRIOT, Christian et ROUX, Alain, *Shanghai années 30 : Plaisirs et violences*, Paris, Autrement, 1998.
122. HENRIOT, Christian et SHI Lu, *La réforme des entreprises en Chine : les industries shanghaiennes entre État et marché*, Paris, L'Harmattan, 1996.
123. HENRIOT, Christian, *Belles de Shanghai. Prostitution et sexualité en Chine aux XIXe-XXe siècles*, Editions du CNRS, Paris, 1997.
124. HENRIOT, Christian, *La Prostitution à Shanghai aux XIXe-XXe siècle (1849-1958)*, thèse de doctorat d'Etat, école des Hautes études en Science Sociales, 3 volumes, 1992.
125. HENRIOT, Christian, *Shanghai, 1927-1937, Municipal Power, Locality, and Modernisation*, The University of California Press, 1993.
126. HENRIOT, Christian, SHI Lu, AUBRUN, Charlotte *Hdo The Population of Shanghai (1863-1953)*, Leiden, Boston, Brill, 2013-2016.
127. HERSHATTER, Gail, *Dangerous pleasures: prostitution and modernity in twentieth-century Shanghai*, University of California Press, Berkeley, 1997
128. HOU Chi-ming, *Foreign Investment and Economic Development in China, 1840-1937*, Havard University Press, 1965.
129. HUANG Guangyu, *The Universal Dictionary of Foreign Business in Mordern China*, Chengdu, Sichuan renmin chuban she, 1995.
130. HUANG Guosheng 黄国盛, *Yapian zhanzheng qian de dongnan sisheng haiguan, The Customs In China's Four Southeastern Provinces Before The Opium War* 《鸦片战争前的东南四省海关》，Fuzhou, Fujian renmin chuban she, 2000.
131. HUANG Tian 黄天, *Xiaer guanzhen, xianggang shiliao leIChao* 《遐迩贯珍 香港史料类抄》，Hong Kong, Zhonghua Shuju 中华书局, 2021.
132. HUANG WEI 黄苇, XIA lingen 夏林根 bian, *Jindai Shanghai diqu fangzhi jingji shiliao xuanji (1840 – 1949)*, Hu Xiang Han bian, *Shanghai Xiaozhi (L'histoire de Shanghai)* 《近代上海地区方志经济史料选辑》，Shanghai, Shanghai Renmin chuban she, 1984.
133. HYDE LAY. A.C., *Four Generations in China, Japan and Korea*. Edinburgh: Oliver & Boyd, 1952.
134. JACKSON, Isabelle, *Shaping Modern Shanghai, Colonialism in China's Global City*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.
135. JANIN, Hunt, *The India-China Opium Trade in the Nineteenth Century*, North Carolina, McFarland & Company, 1999.
136. Ji Zhaojin, *A History of Modern Shanghai Banking: The Rise and Decline of China's Financial Capitalism*, New York, M. E. Sharpe, 2003.
137. JIANG Ming 姜鸣, *Zhongguo jindai haijun xingshuai shi* 《龙骑飘扬的舰队：中国近代海军兴衰史》，Beijing, Sanlian shudian 三联书店, 2014.

138. JIANG Pei, QIN Yi, LIU Hui, JIANG WHushan 江沛, 秦熠, 刘晖, 蒋竹山著, *Histoire thématique de la République de Chine, vol. 9 : étude du processus d'urbanisation* 《中华民国专题史·第九卷：城市化进程研究》, 南京大学出版社, 2015.
139. JOHN, Laffey, « Les racines de l'impérialisme français en Extrême- Orient, à propos des thèses de J.F. Cady », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 16 N°2, Avril-juin 1969, pp. 282-299.
140. JONES, Geoffrey, *Merchants to Multinationals: British Trading Companies in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Oxford, Oxford University Press, 2002.
141. JUNG Chang, *Cixi, l'impératrice*, Paris, Jean-Claude Lattès, 2015.
142. JUNG Moon-Ho, *Coolies and Cane: Race, Labor, and Sugar in the Age of Emancipation*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2006.
143. KENNEDY, Thomas, *Arms of Kiangnan : Modernization in the Chinese ordnance industry, 1860-1895*, Traduit par Yang Tiankong, Chen Li etc., 杨天宏, 陈力等译, Chendu, Sichuan daxue chubanshe, 1992.
144. KENTWELL, Stephen, DICK, Howard, *Nisshin Kisen K. K. Illustrated Fleet list*, resource en ligne, [https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c\\_d6950e8328-5d4062bedd1b845e224180.pdf](https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c_d6950e8328-5d4062bedd1b845e224180.pdf).
145. Kentwell, Stephen, *Fifteen Years of Japanese Shipping A study of the Fortunes of the Mitsubishi Company 1870-1885*, Completed in compliance with the requirements for the Honours Degree of Bachelor of Arts (Asian Studies), dir. Prof. E. S. Crawcour, AO, Novembre 1972, [https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c\\_4f180e1ca2fd47-cfab08670a3bfd1c07.pdf](https://www.oldchinaships.com/files/ugd/45c03c_4f180e1ca2fd47-cfab08670a3bfd1c07.pdf).
146. KESWICK, Edited by Maggie, *The thistle and the jade: a celebration of 150 years of Jardine, Matheson & Co.*, London, Octopus Books, 1982.
147. KHARABA, Ivan, « Les chambres de commerce en Provence maritime au XIX<sup>e</sup> siècle », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, 106, 2006, p. 13-20.
148. KINDLEBERGER, Charles P., *A Financial History of Western Europe*, London, George Allen & Unwin, 1984.
149. KLEIN, Jean François, « Natalis Rondot, un libéral au service des Lyonnais » dans Eric ANCEAU et Dominique BARJOT, Dir. *L'empire Libéral, Un Essai d'histoire Global*, Paris SPM, 2021., pp. 227-247.
150. KLEIN, Jean François, COLANTONIO, Laurent, « Une thalassocratie asiatique ? », dans Dominique BARJOT et Charles-François MATHIS (dir.), *Le Monde Britannique (1815-1931)*, Paris, CNED/Sedes, 2009, pp. 130-141.
151. KLEIN, Jean-François, *Ulysse Pila, « Vice-Roi de l'Indo-Chine ». Des routes de la soie au pouvoir impérial (1837-1909) / Ulysse Pila « Vice-Roy of Indo-China ». From the Silk Roads to Imperial Power (1837-1909)*, Lyon, Éditions du Zeugma, 2017.
152. *La marine marchande française de 1850 à 2000*, *Revue d'Histoire Maritime*, numéro 5, Paris, Pups, 2006. <http://pups.paris-sorbonne.fr/catalogue/revues/revue-dhistoire-maritime/5-la-marine-marchande-francaise-de-1850-2000>.
153. LAMOUREUX, Christian, Dir. Damien Chaussende, *La Dynastie des Song, Histoire générale de la Chine (960-1279)*, Paris, Les Belles Lettres, 2022.
154. LANDES, David S., "French Entrepreneurship and Industrial Growth in the Nineteenth Century", *Journal of Economic History*, t. IX/1, mai 1949, pp. 45-61.
155. LARMAN, Craig, *Agile and iterative development: a manager's guide*, Addison-Wesley, 2004.

156. LASSERRE, Frédéric, *Les nouvelles routes de la soie : géopolitique d'un grand projet chinois*, Presses de l'Université du Québec, Québec, 2020.
157. LEE, Khoon Choy, *Pionners of modern China: understanding the inscrutable Chinese*, River Edge, World Scientific Pub. 2005.
158. LE FAILLER, Philippe, *Monopole et prohibition de l'opium en Indochine : les pilories des chimères*, L'Harmattan, Paris, 2001.
159. LE FEVOUR, Edward, *Western Enterprise in Late Ch'ing China, A Selective Survey of Jardine, Matheson and Company's Operations, 1842-1895*, Cambridge, Harvard University Press, 2008.
160. LE PICHON, Alain, *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, Oxford University Press, Oxford, 2005.
161. LEIBO, Steven A, *Transferring Technology to China: Prosper Giquel and the Chinese Self-Strengthening Movement*, Berkely, University of California Press, 1985.
162. LEMOINE, Françoise, « Les investissements internationaux de la Chine : stratégie ou pragmatisme ? », *Revue d'économie financière*, 2011/2 (n°102), pp. 133-150.
163. LENHOF, Jean-Louis, *Les hommes en mer De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005.
164. LI Bizhng 李必樟 译编, Zhang Zhongli 张仲礼 校订, *Résumé du développement commerciale de Shanghai à l'époque moderne, 1854-1898, Rapports du commerce du consulat d'Angleterre de Shanghai 《上海近代贸易经济发展概况 1854—1898 年英国驻上海领事贸易报告汇编》*, Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chuban she, 1992.
165. LI Guilian 李贵连, 1902, *Le changement du droit chinois 《1902: 中国法的转型》*, Guangxi shifang daxue chuban she, Guilin, 2018.
166. LI L.M., *China's Silk Trade: Traditional Industry in the Modern World, 1842-1937*, Harvard University Press, 1981
167. LI Ma, *La Chine et la Grande Guerre*, Paris, CNRS Éditions, 2019.
168. LI Zhigang, 黎志刚 « Question sur le management de la China Merchants Steam Navigation Company, 1872-1901 », *轮船招商局经营管理问题, 1872-1901*, *Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo jikan*, numéro 19, *中央研究院近代史研究所集刊, 第十九期 (民国79年6月)*, p. 75.
169. LIAN Lingling 梁玲玲, *Créer un paradis pour les consommateurs : les grands magasins et la culture urbaine moderne de Shanghai 《打造消费天堂: 百货公司与近代上海城市文化》*, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2018.
170. LIANG Qichao 梁启超著, *Biographie de Li Hongzhang 《李鸿章传》*, Pékin, Zhonghua shuju, 2012.
171. LIANG Yuansheng, *The Shanghai Taotai Linkage Man in a Changing Society, 1843-90*, Shanghai, Shanghai Guji Chuban she, 2003.
172. LIANG Yuansheng, *The Shanghai Taotai: Linkage Man in a Changing Society, 1843-90*, NUS Press, 1990.
173. LIEVENS, Jozef, *La gouvernance dans les entreprises familiales, Les clés du succès*, Racine, 2006.
174. LIEVENS, Jozef, *La gouvernance dans les entreprises familiales, Les clés du succès*, Racine, 2006.
175. LIN Qinyuan 林庆元, *Fujian chuanzheng ju shigao, 《福建船政局史稿》* Fuzhou, Fujian renmin chuban she, 1999.

176. LIU Kwang-Ching, « Financing a Steam-Navigation Company in China, 1861-62 », *The Business History Review*, Juin 1954, Vol. 28n No. 2, 1954, The President and Fellows of Harvard College, pp; 154-181.
177. LIU Shiping 刘诗平著, *Yanghang Zhiwang, Yihe yu tade Shangye Diguo 《洋行之王: 怡和与它的商业帝国》*, Beijing, Zhongxin chubanshe 中信出版社, 2010.
178. LIU Wei 刘伟, *Wanqing dufu zhengzhi, zhongyang yu difang guanxi yanjiu 《晚晴督抚政治: 中央与地方关系研究》*, Wuhan, Hubei jiaoyu chuban she, 2003.
179. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*, London, Lloyd's Register of British and Foreign Shipping's Printing House, 1906.
180. LO Chih-ping, *American Private Investments in China Before Sino-Japanese War, 1818-1937*, Academia Historica, Taipei, 1996.
181. LOCKWOOD, Stephen C., *Augustine Heard and Company, 1858-1862: American Merchants in China*, East Asian Research Center, Harvard University, Cambridge, 1971.
182. LOMBARD, Frédéric, *Paris-Saigon dans l'azur La ligne impériale d'Extrême-Orient (1926-1954)*, Les Indes savantes, Paris, 2020.
183. LOW, Charles Potter, *Commending the Clipper Ships "Houqua", "Jacob Bell", "Samuel Russell," and "N.B. Palmer", in the China Trade 1847-1873*, Boston, Geo. H. Ellis Co., Congress Street, 1906,
184. LU Hanchao, *Beyond the Neon Lights : Everyday Shanghai in the Early Twentieth Century*, University of California Press, 2004.
185. LUBBOCK, Basil, *The China Clippers*, Bremen, Maritime Press, 2015.
186. LUNG Chang, *La Chine à l'aube du XXe siècle : les relations diplomatiques de la Chine avec les puissances depuis la guerre sino-japonaise jusqu'à la guerre russo-japonaise*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 1962.
187. LV Baoqiang 吕宝强, *Ding Richang yu ziqiang yundong 《丁日昌与自强运动》*, Taobei, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo 中央研究院近代史研究所, 1987.
188. LV Baoqiang 吕宝强, *Zhongguo zaoqi de lunchuan jingying 《中国早期的轮船经营》*, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiu suo 中央研究院近代史研究所, Taipei, 1962.
189. MA Changlin 马长林, « Jindai Zhongguo de Zujie bianqian » 近代中国的租界变迁, *Zhongguo guoqing guoli 《中国国情国力》*, Guojia tongjiju Jiangsu diaocha zhongdui 国家统计局江苏调查中队, 2006.
190. MA Guangxia 马光霞, *Emphasizing both the West and the East. The Study on. The Enterprise of Methodist Episcopal Church, South in China (1848-1939)*, 《中西并重: 监理会在华事业研究》, Taibeï, Taiwan Wenyi, 2016.
191. MAC NAIR Harley Farnsworth, et WELLINGTON KOO, V. Kyuin, *The Chinese abroad A study of international law and relations: their position and protection*, Shanghai, China commercial press, 1926.
192. MACKENZIE Compton, (2013). *Realms of Silver: One Hundred Years of Banking in the East*, Oxford, Routledge, 1954.
193. MALON, Claude, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Publication Université Rouen Havre, 2006.
194. MARNOT, Bruno, « Les ports français et la mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux, French Ports and Globalization in the 19th Century : The Emergence of Three Regional Models of Port Growth », *Monde(s)*, 6, 2014.
195. MARRINER, Sheila, Francis Edwin Hyde, *The Senior John Samuel Swire, 1825-98: Management in Far Eastern Shipping Trades*, Liverpool, Liverpool University Press, 1967.

196. MASSON, Philippe, BATTESTI, Michèle, *La Révolution Maritime du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Charles Lavauzelle, 1987.
197. MASSON, Philippe, *Marines et océans : ressources, échanges, stratégies*, Paris, Impr. nationale, 1982.
198. MATHESON CONNELL, Carol, *A Business in Risk, Jardine Matheson and the Hong Kong Trading Industry*, Westport, Greenwood publishing group, 2004.
199. Mclean Museum and Art Gallery, "Two Centuries of Shipbuilding by the Scotts at Greenock", *Engineering*, London, Offices of Engineering, 1906.
200. METZGER, Laurent, *Les lauriers de Shanghai Des Concessions internationales à la métropole moderne*, Genève, Olizane, 1999.
201. MEZIN, Anne, *Les Consuls de France au Siècle Des Lumières (1715-1792)*, Direction des Archives et de la Documentation, Ministère des Affaires étrangères, 1998
202. MIKSIC, John, *Singapour et la route de la soie de la mer, 1300–1800*, NUS Press, 2013.
203. MIOTTO, Frédéric et LOUCHET, André « Atlas des mers et océans : conquêtes, tensions, explorations », Paris, Autrement, 2015.
204. MONAQUE, Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, éditions Perrin, 2016.
205. MUIRHEAD, Stuart, « Crisis Banking in the East: The History of the Chartered Mercantile Bank of India, London and China, 1853-93 », *The Business History Review*, vol. 72, No.1, Spring, 1998, pp. 178-180.
206. MURRAY, Dian H., QIN Baoqi, *The Origins of the Tiandihui : The Chinese Triads in Legend and History*, Redwood City, Stanford University Press, 1994.
207. MUSEE ALBERT KAHN Et FRANCE (dir.), *Le Paris de l'Orient : présence française à Shanghai, 1849-1946*, Boulogne, Musée Albert Kahn, 2002.
208. NIELD, Robert, *China's Foreign Places: The Foreign Presence in China in the Treaty Port Era, 1840-1943*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2015.
209. NIU Yue, *Zongheng shuilu jiaotong*, Presse de l'Université de Shantou, 2016.
210. NORWOOD, Dael A., *Trading Freedom: How Trade with China Defined Early America*, Chicago, University of Chicago Press, 2022.
211. Pascal PENOT, « Les archives de la Banque de l'Indochine », *Revue française d'histoire économique*, 2018/1-2 (N° 9-10), pp. 270-277.
212. Peabody Essex Museum of Salem, *The American Neptune: a quarterly journal of maritime history*, Salem, Peabody museum, 1982.
213. PEARSON, Robin (dir.), *The Development of International Insurance*, London, Routledge, 2015.
214. PENG Zeyi 彭泽益编, *Zhongguo jindai shougong ye shi ziliao (1840-1949)*, vol.1: 《中国近代手工业史资料(1840-1949)》第1辑, Pékin, Zhonghua shuju, 1962, 中华书局 1962 年版.
215. PETERSON, Willard (dir.), *The Cambridge History of China : Volume 9 : The Ch'ing Empire to 1800, Part Two*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016.
216. PICARD, Christophe, « Architecture, institutions et sociétés portuaires des cités maritimes musulmanes de la Méditerranée médiévale, bilan et enjeux », *Histoire urbaine*, 19, 2007, pp. 77-92.
217. *Picture album of Shanghai archives*, Shanghai, Orient publishing center, 1996
218. PINOT, Virgile, « Les physiocrates et la Chine au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 8, N°3, 1906, pp. 200-214.

219. PIQUET, Caroline, « Creusez Suez, ouvrir l'Asie », Dominique Barjot, *Rencontres impériales : l'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, Paris, Hémisphères Ed., ouvrage à paraître, partie 1.
220. PIQUET, Caroline, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Perrin, 2009.
221. PIQUET, Caroline, *La Compagnie du canal de Suez : une concession française en Egypte, 1888-1956*, Paris, PUPS, 2008.
222. POLACHEK, James M., *The inner opium war*, Cambridge, Harvard University Press, 1992.
223. POMERANZ, Kenneth, « Le machinisme induit-il une discontinuité historique ? Industrialisation, modernité précoce et formes du changement économique dans l'Histoire globale », Philippe Beaujard éd., *Histoire globale, mondialisations et capitalisme. La Découverte*, 2009, pp. 335-373.
224. POMERANZ, Kenneth, TOPIK, Steven, *The World that Trade Created: Society, Culture, and the World Economy, 1400 – the Present*, New York, M.E. Sharpe, 1999.
225. POMERANZ, Kenneth, *Une grande divergence : La Chine, l'Europe et la construction de l'économie mondiale*, Paris, Albin Michel, 2010.
226. PONG, David, "Keeping the Foochow Navy Yard Afloat: Government Finance and China's Early Modern Defence Industry, 1866-75", *Modern Asian Studies*, vol. 21, no. 1, Cambridge University Press, 1987.
227. PONG, David, *Shen Pao-Chen and China's Modernization in the Nineteenth Century*. Cambridge and New York: Cambridge University Press, 1994.
228. POUILLON, François, *Dictionnaire des orientalistes de langue française*, Karthala Editions, 2012.
229. Qu Tongzu 瞿同祖 (Tung-tsu Chüà), *Qingdai defang zhengfu*, *Local Government In China Under the Ching 《清代地方政府》*, first published by the East Asian Research Center of Harvard University, Beijing, Falv chuban she, 2003.
230. REINHARDT, Anne, *Navigating Semi-colonialism: Shipping, Sovereignty, and Nation Building in China, 1860 -1937*, Leyde, Brill, 2020.
231. *Review of the Late Qing Dynasty Political History Studies: Problems and Prospective 《晚清政治史研究的检讨：问题与前瞻》*, Zhongguo shehui kexue yuan jindai shi yanjiu suo zhengzhi shi yanjiu shi bian 中国社会科学院近代史研究所政治史研究室编, Beijing, Social Sciences Academic Press 社会科学文献出版社, 2014.
232. RHOADS, Murphey, *Shanghai: Key to Modern China*, Cambridge, Harvard University Press, 1953.
233. RISTAINO, Marcia Reynders, *Port of Last Resort: The Diaspora Communities of Shanghai*, Stanford University Press, 2003.
234. ROSKAM, Cole, *Improvised City: Architecture and Governance in Shanghai, 1843-1937*, Seattle, University of Washington Press, 2019.
235. ROUX, Alain, *Le Shanghai ouvrier des années trente : coolies, gangsters et syndicalistes*, Paris, l'Harmattan, 1993.
236. ROWE, William T., *Hankow: Commerce and Society in a Chinese City, 1796-1889*, Stanford University Press, 1984.
237. SAEZ, Lawrence, *Banking Reform in India and China*, New York, Palgrave Macmillan, 2004.
238. SEAMAISON, François de, Dir Jacques Weber, *La France en Chine : 1843-1943*, L'Harmattan, 2013.

239. *Shanghai Gonggong Zujie Shigao / Archives sur la Concession internationale de Shanghai*, Shanghai shi ziliao congkan, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1980.
240. SHAVIT, David, *The United States in Asia: A Historical Dictionary*, New York, Greenwood Press, 1990.
241. SHELDON-DUPLAIX, Alexandre, « Au-delà des mers de Chine La Chine », *Perspectives Chinoises*, 3, 2016, pp. 43-53.
242. SHEN Weibing, « 上海城市民众和上海小刀会起义 », 《复旦学报 (社会科学版) 》, 1997, numéro 4, <http://cn.rocidea.com/One?id=17842>
243. SHEN Yan 沈岩, *Chuanzheng xuetang : Zhongguo jindai diyi suo gaodeng xueyuan 《船政学堂：中国近代第一所高等学院》*, Pékin, Shulin chuban, 2012.
244. SHI Xiaoxuan, *Les soyeux Lyonnais et la Chine du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à 1914*, dir. Dominique Barjot, Thèse en Histoire moderne et contemporaine, Sorbonne Université (en voie d'achèvement).
245. SHIELDS, John, *Clyde Built: A History of Shipbuilding on the River Clyde*, Glasgow, William MacLellan, 1949.
246. SHIGETOSHI, Kizu, *A 100 Years' History of the Ships of Nippon Yusen Kaisha*, Tokyo, NYK, 1984.
247. SILVA, Antonio M. Jorge da, traduit par Ye Haonan, 叶浩男译 *Kuayue wenhua yu shikong de puya ren: aomen puyi de yanhua 《跨越文化与时空的葡亚人：澳门葡裔的演化》*, Hong Kong, Zhonghua shuju 中华书局, 2019.
248. SIOLI, Marco, « Opening American Commerce with Canton: From the *Empress of China* to the *Columbia Rediviva* (1784-1793) », XVII-XVIII, 77 | 2020, <http://journals.openedition.org/1718/5747>.
249. SMITH, Richard J., « Mercenaries and Mandarins: The Ever-Victorious Army in Nineteenth Century China », Foreword by J. K. Fairbank, *Canadian Journal of History*, Toronto, 1979.
250. SMITH, Richard, FAIRBANK, John K., BRUNER, Katherine, *Robert Hart and China's Early Modernization: His Journals, 1863-1866*, Cambridge, Harvard University, 1991.
251. SONG Peiyu 宋佩玉, *Jindai Shanghai waishang yinhang yanjiu (1847-1949), The Study of Foreign Banks in Morden Shanghai 《近代上海外商银行研究 1847-1949》*, Shanghai, Shanghai yuandong chubanshe 上海远东出版社, version électronique, 2016.
252. SONG Ping 宋平, *Haishang silu zhi jian gang maoyi 《海上丝路之建港贸易》*, Guangzhou, Guangdong keji chuban she, 2017.
253. SONG Puzhang 松浦章, *Qingdqi fanchuan donngya hangyun yu Zhongguo haishang haidao yanjiu 《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》*, Shanghai, Shanghai cishu chubanshe 上海辞书出版社, 2009.
254. SPECTOR, Céline, « Le concept de mercantilisme », *Revue de métaphysique et de morale*, 2003/3 n° 39, Presse Universitaire de France, pp. 289-309.
255. SPENCE, Jonathan, *God's Chinese Son: The Taiping Heavenly Kingdom of Hong Xiuquan*, New York, W.W. Norton & Company, 1996.
256. SPENCE, Jonathan, *Western Advisers in China: To change China*. London: Penguin, 1980.
257. STOSKOPF, N., « La fondation du Comptoir national d'escompte de Paris, banque révolutionnaire (1848) », *Histoire Économie Société*, 2002, volume 21, numéro 3, pp. 395-411.

258. STUART, John Leighton, *Fifty years in China, The Memoirs of John Leighton Stuart Missionary and Zmbassador*, New York, Random House, 1954, livre traduit en chinois et publié à Pékin, Beijing chubanshe, 1982.
259. SUN Changfu, CHEN Yunxi 孙昌富, 陈蕴茜, « L'abandon ou la construction du chemin de fer de Wusong selon l'attitude de la population » « 从民众态度看吴淞铁路的兴废 », <https://www.aisixiang.com/data/14134.html>.
260. SUN Zhongshan 孙中山, *Jianguo fanglue 《建国方略》*, Shenyang 沈阳, Liaoning renmin chubanshe 辽宁人民出版社, 1994.
261. TAO Shuimu 陶水木, *La communauté des marchands de Zhejiang et l'économie shanghaienne, 1840-1936 《浙江商帮与上海经济近代化研究: 1840-1936》*, Shanghai, Shanghai Sanlian shudian, 2000.
262. TESTOT, Laurent, « Une grande divergence, Kenneth Pomeranz. Une grande divergence La Chine, l'Europe et la construction de l'économie mondiale. Kenneth Pomeranz, Albin Michel, 2010 », *Sciences Humaines*, vol. 255, no. 1, 2014, pp. 11-12.
263. THIERRY, SAN Juan, « Pékin, Shanghai, Hong Kong Trois destins de villes dans l'espace chinois », *Hérodote*, vol. 101, no. 2, 2001, pp. 153-179.
264. TORRES, Félix, « La mondialisation des entreprises françaises à partir des années 1980, un changement global d'échelle et de logique », *Revue française d'histoire économique*, vol. 15, no. 1, 2021, pp. 6-13.
265. TORRES, Félix, « La mondialisation des entreprises françaises à partir des années 1980, un changement global d'échelle et de logique », *Revue française d'histoire économique*, vol. 15, no. 1, 2021, pp. 14-36.
266. TROGNEUX, G., *Histoire des Navires Des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, Saint-Malo, édition l'Ancre de Marine, 2001. G. Trogneux, *Histoire des Navires Des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, Saint-Malo, édition l'Ancre de Marine, 2001.
267. TSIEN, Siang-Suen, *Le port de Changhaï ; étude économique*, Lyon, Bosc frères, M. et L. Riou, 1934, 164 p.
268. TSIEN, T.H. *Paper and Printing*. In J. Needham (Ed.) *Science and Civilisation in China*, Vol. 5, part 1., 1985, Cambridge University Press.
269. VEN, Hans van de, *Breaking with the Past: The Maritime Customs Service and the Global Origins of Modernity in China*, New York, Columbia University Press, 2014.
270. VERLEY, Patrick, *Histoire des entreprises en France de la révolution à nos jours*, Seuil, Paris, 2003.
271. VESSEY, Alan, *By Precision Into Power: A Bicentennial Record of D. Napier and Son*, Tempus, 2006.
272. VOGEL, Charles, *Du commerce et des progrès de la puissance commerciale de l'Angleterre et de la France au point de vue de l'histoire, de la législation et de la statistique, d'après les sources et données officielles avec une introduction comprenant un aperçu de l'histoire générale du commerce jusqu'à nos jours*, Paris, Veuve Berger Levrault et fils, 1867.
273. WALEY, Arthur, *The Opium War Through Chinese Eyes*, Stanford, Clif, Stanford University Press, 1958.
274. WALKER, Fred M., *Ships & Shipbuilders, Pioneers of Design and Construction*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.
275. WANG Chuifang 王垂芳, *Yangshang shi, Shanghai 1843-1956 《洋商史 上海1843-1956》*, Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe 上海社会科学院出版社, 2007.



276. WANG Guanzhuo 王冠倬, *Zhongguo guchuan tupu (Illustrations des bateaux anciens de Chine)* 《中国古船图谱》, Beijing, Xinzhi sanlian shudian, 2000.
277. WANG Jiajian, 王家俭, 《李鸿章与北洋舰队》 *Li Hongzhang et l'armée marine de Beiyang*, 上海, 三联书店, 2008.
278. WANG Jingyu 汪敬虞, *Waiguo ziben zai jindai zhongguo de jinrong huodong* 《外国资本在近代中国的金融活动》, Renmin chubanshe, 1999, 人民出版社 1999 年版.
279. WANG Linmao 汪林茂, *Wanqing wenhua shi* 《晚清文化史》, Beijing 北京, Renmin chubanshe 人民出版社, 2005.
280. WANG Y., *The Belt and Road Initiative: What will China offer the World in its Rise*, New World Press, Beijing, 2016.
281. WATARU, Masuda, *Seigaku Tozeu to Chugoku Jijo*, 《西学东渐与中国事情》, traduit par You Qimin, Zhou Qiqian, Frist published 1979 by Iwanami Shoten, Publishers, Tokyo, the simplified Chinese edition published 2010 by Jiangsu People's Publishing House, Nanjing.
282. WATSON, Ernest, *The principal articles of Chinese commerce (import and export): with a description of the origin, appearance, characteristics, and general properties of each commodity, an account of the methods of preparation or manufacture, together with various tests, etc., by means of which the different products may be readily identified*, Shanghai, Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1941.
283. WAUGH, Daniel C., "Richthofen's 'Silk Roads': Toward the archaeology of a concept". *The Silk Road*, 2007, vol. 5, no 1, pp. 1-10.
284. WEBER, Jacques, « Un siècle de présence française en Chine (1843-1943), Sous la direction de J. Weber, F. de Sesmaisons, *La France en Chine, 1843-1943*, Paris, l'Harmattan, 2013.
285. WEBSTER, Anthony, "The Strategies and Limits of Gentlemanly Capitalism: The London East India Agency Houses, Provincial Commercial Interests, and the Evolution of British Economic Policy", *The Economic History Review*, Nov., 2006, New Series, Vol. 59, No.4, pp. 743-764.
286. WEI, Tsing-sing Louis, *La politique missionnaire de la France en Chin 1842-1856 : l'ouverture des cinq ports chinois a commerce étranger et la liberté religieuse*, Nouvelles Editions Latines, 1961.
287. WEN Wen, *Les ingénieurs français et le développement économique de la Chine*, Sorbonne université.
288. WHITTEMORE, Henry, *History of Middlesex county, Connecticut, with biographical sketches of its prominent men*, New York, Beers & Co., 1884.
289. WILLIAMS, Samuel Wells, *The Chinese Commercial Guide, Containing Treaties, Tariffs... and Coasts*, Hong Kong, A. Shortrede & co., 1966.
290. WINTON, John G., *Modern Steam Practice and Engineering: A Guide to Approved Mthods of Construction and the Principles Relating Thereto*, London, Blackie & Son, 1883.
291. WU Chengming, *Zhongguo ziben zhuyi fazhan shi*, livre 2, chapitre 2, China Economic History, <http://economy.guoxue.com/?p=7149>
292. WU Chunming 吴春明, *Huan Zhongguo hai chenchuan gudai fanchuan, chuanji yu chuanhuo*, 《环中国海沉船 古代帆船、船技与船货》 Shanxi, Shanxi gaoxiao chubanshe 江西高校出版社, 2003.
293. WU Lingjun 吴翎君, *Internationalisation des grandes entreprises américaines et de la Chine moderne* 《美国大企业与近代中国的国际化》, 台北, 联经出版公司, 2012.

294. WU Zhangquang 吴章铨, Li Enhan, etc. 李恩涵等 « La pensée commerciale dans le mouvement d'auto-renforcement – Une étude centrée sur Li Hongzhang » « 洋务运动中的商务思想-以李鸿章为中心探讨 », *La Chine moderne – Intellectuels et mouvements d'auto-renforcement*, 《近代中国-知识分子与自强运动》, 食货出版社, 1972.
295. XIAO-PLANES Xiaohong, « La difficile réforme de l'état chinois », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 109-110, no. 1-2, 2013, pp. 4-9.
296. XIE Guoping 谢国平, *Zhongguo chuanqi : Pudong kaifa shi* 《中国传奇: 浦东开发史》, Beijing, Beijing Book Co., 2017.
297. XIONG Yuezhi 熊月之, *Shanghai tongshi, wanqing juan*, 《上海通史·晚清卷》, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe 上海人民出版社, 1999.
298. XIONG Yuezhi, *Shanghai urban life and its heterogeneous cultural entanglements*, Leiden, Brill, 2022.
299. XU Ben. « Nationalisme populaire et nationalisme d'État : le cas chinois », *Outre-Terre*, vol. n° 15, no. 2, 2006, pp. 51-59.
300. XU Dixin, WU Chengming 许涤新, 吴承明主编, *Zhongguo ziben zhuyi fazhan shi* 《中国资本主义发展史》, Beijing, Renmin chubanshe 人民出版社, 2003.
301. XU Guojian, Lv Guoming, Tee Pek Siang, *Insurance law in China*, Hong Kong, CCH Hong Kong, 2007.
302. YANG Wenxin, *Songdai Shibo si yanjiu, (Etudes sur le Shibo si de la dynastie Song)*, Xiamen daxue chubanshe, Fujian, 2013.
303. YEE, Sau Ug, *Le Port de Changai*, Toulouse, impr. de F. Boisseau, 1935, 216 p.
304. YU Xingmin, *Shanghai, l'année 1862*, Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, Shanghai, 1991.
305. YUNG Wing, *My Life in China and America*, Redditch, Read Books, 2013.
306. ZHAI Yun, *La Compagnie française de tramways et d'éclairage électriques de Shanghai, de la construction à l'exploitation, performances, stratégies et structures (1901-1961)*, Sorbonne université, 2023 (à soutenir le 3 juillet 2023).
307. ZHANG Houquang 张后铨, *L'Histoire de Zhaoshang ju* 《招商局史》, Beijing, Renmin jiatong chubanshe, 1988.
308. ZHANG Houquang 张后铨, *Hangyun shihua* 《航运史话》, Beijing 北京, 社会科学文献出版社, 2011.
309. ZHANG Huimin 章慧敏, *Shang haichao, Shanghai wanshang bainian jishi* 《商海潮 上海万商百年纪实》, Shanghai, Shanghai wenyi chubanshe 上海文艺出版社, 2000.
310. ZHANG Mengtia, «Regional evolution, function evolvement and driving mechanism in the development of Shanghai port[J]. *Geographical Research*, 2016.
311. ZHANG Ning, *Culture Translation, Horse Racing, Greyhound Racing, and Jai Alai in Modern Shanghai*, Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo, zhuankan 104, 2019.
312. ZHANG Zhaojun, Sun Jingyan, *Zhongguo jindai wenhua shi*, Beijing Book, 2018.
313. ZHANG Yinde, « Pour une archéologie de la francophonie chinoise : le cas de Tcheng Ki-tong », *Revue de littérature comparée*, 2011/3 (n°339), pp. 289-300, DOI : 10.3917/rlc.339.0289. URL : <https://www.cairn.info/revue-de-litterature-comparee-2011-3-page-289.htm>
314. ZHAO Shoubing 赵守兵著, *Huashuo Wanqing Baoxian Shi* 《画说晚晴保险史》, Beijing 北京, Zhongguo Jinrong chubanshe 中国金融出版社, 2017.

315. ZHENG Hongtai, Gao Hao 郑宏泰, 高皓, *Baishou xingjia : Xianggang Jiazhu yu Shehui : 1841 - 1941*, Beijing, Zhonghua Gongshang Lianhe Chubanshe, 《白手兴家: 香港家族与社会: 1841-1941》, 2018, 北京, 中华工商联合出版社.
316. ZHENG Yu, Chris SMITH, “New voyages in search of treasure: China Ocean Shipping Company (COSCO) in Europe” Drahokoupil (edi.) *Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations*, Bussels, ETUI, 2017.
317. ZHU Hu, 朱浒 « Nouvelle édition de ‘Qing shi’, le projet Qing shi et l’Institut de recherche pour Qing shi » 新修《清史》、清史工程与清史研究所, *Beijing Jiaoyu xueyuan xuebao*, 2017, n°6, <http://www.qinghistory.cn/xzqgszxsy/425715.shtml>
318. ZHU Shaowei 朱少伟, *Lao Shanghai yiweng 《老上海逸闻》*, Beijing Book Co. Inc, 2013, version en ligne Google livre.

# ANNEXES



# **ANNEXES GÉNÉRALES**



## Annexe 1.1 : Chronologie des traités

Date	Nom du traité
29 août 1842	Traité de Nankin 《南京条约》
8 octobre 1843	Traité du Bogue 《虎门条约》
3 juillet 1843	Traité de Wanghia 《望厦条约》
24 octobre 1844	Traité de Huangpu 《黄埔条约》
28 mai 1858	Traité d'Aïgoun 《璦琿条约》
26 juin 1858	Traité de Tianjin 《天津条约》
24 octobre 1860	Traité de Pékin anglo-chinois 《中英北京条约》
25 octobre 1860	Traité de Pékin franco-chinois 《中法北京条约》
14 novembre 1860	Traité de Pékin russo-chinois 《中俄北京条约》
17 avril 1895	Traité de Shimmonoseki 《马关条约》
7 septembre 1901	Traité de Xinchou (Protocole de paix Boxer) 《辛丑条约》





## Annexe 1.2 : Chronologie des événements importants à Shanghai

Date	Évènement
17 novembre 1843	Ouverture officielle du port de Shanghai
29 novembre 1845	Publication de <i>Land regulations</i> , formation officielle de la Concession anglaise à Shanghai
31 décembre 1845	Ouverture officielle de la nouvelle douane de Shanghai, la douane de Jianghai du nord.
Décembre 1848	Installation des Américains sans concession officielle à Shanghai
6 avril 1849	Installation officielle de Concession française à SH
11 janvier 1851	proclame la naissance du Royaume céleste de la Grande Paix, <i>Taiping tianguo</i> 太平天国
Mai 1853	Création de la Société des petits couteaux ( <i>xiaodao</i> ) à Shanghai
Septembre 1853	Début de l'insurrection des xiaotao à Shanghai
5 Juillet 1854	Signature du nouveau <i>Land Regulations</i>
11 juillet 1854	Création de Municipal Council
12 juillet 1854	Création de la nouvelle douane chinoise à Shanghai
Juillet 1859	Révolte des coolis chinois contre les Français suite à la traite des coolis par ces derniers
Août 1860	Attaque de la ville de Shanghai par l'armée Taiping
21 septembre 1863	Formation de la Concession internationale (fusion de la concession anglaise et la concession américaine.)
1869	Ouverture de canal de Suez
1 <sup>er</sup> janvier 1912	Naissance de la République de Chine



### Annexe 1.3 : Chronologie sélective des entreprises importantes à Shanghai

Année	Entreprises installées / créées à Shanghai
1843	Jardine Matheson & Co. (GB) Dent & Co. (GB) Gibb, Livingston & Co. (GB)
1845	E. D. Sassoon & Co. (GB)
1846	Ruseell & Co. (États-Unis)
1848	The Oriental Bank Corporation (GB)
1850	Création du journal <i>The North China Herald</i> (GB)
1856	Siemssen & Co. (Allemagne)
1858	Agra and United Service Bank (GB)
1860	Comptoir national d'escompte de Paris (France)
1862	Nicholson & Boyd Co. (GB) Shanghai Steam Navigation Company (États-Unis) Compagnie des Messageries Maritimes (France)
1865	Hong Kong Shanghai Banking Corporation (HSBC) (GB) Farnham & Co. (GB) Arsenal de Jiangnan (China)
1867	Butterfield & Swire (GB) Union Steam Navigation Co. (GB)
1871	Mis en service de ligne de télégraphe sous-marin entre Paris et Londres Shanghai & Hongkew Wharf Co. (GB)
1872	China Navigation Company (GB)
1873	China Coast Steam Navigation Co. (GB) China Merchant Steam Navigation Company (China)
1875	Mitsubishi Co. (Japon)
1885	Mitsui Bussan Kaisha Co. (Japon)
1894	Standard Oil (États-Unis)
1902	British-American Tobacco Company, Ltd.
1903	Japan Cotton Trading Company, Ltd.
1907	Asiatic Petroleum Company



## Annexe 1.4 : La Seconde guerre de l'Opium

La Seconde guerre de l'opium, également connue sous le nom Guerre anglo-française en Chine, a eu lieu de 1856 à 1860. Elle a opposé la Chine de la dynastie Qing aux puissances coloniales britannique et française. Cette guerre faisait suite à la première guerre de l'opium qui a eu lieu de 1839 à 1842, et qui fut conclu avec la défaite de l'Empire chinois, en signant le traité inégal de paix de Nankin le 29 août 1842. Par ce traité, l'Empire chinois cède à la Grande-Bretagne l'île de Hong Kong, et ouvre cinq ports au commerce britannique : les ports de Canton, Amoy (Xiamen), Foochow (Fuzhou), Ningpo (Ningbo) et Shanghai.

Les principaux facteurs qui ont contribué à la Seconde guerre de l'opium sont :

1. Le Commerce de l'opium : malgré la fin de la première guerre de l'opium, le commerce de l'opium est demeuré inégal dans l'Empire chinois, alors que ce marché représentait d'immenses profits pour les commerçants étrangers. Les autorités chinoises voulaient mettre fin à ce commerce illégal, tandis que les Britanniques cherchaient à protéger leurs intérêts commerciaux.
2. Incident de l'Arrow : l'évènement déclencheur de la guerre a été la saisie d'un navire de commerce chinois appelé Arrow, enregistré sous maison de commerce britannique, par les autorités chinoises en 1856. Les Britanniques ont considéré cette saisie comme une violation du Traité de Nankin.
3. La participation des Français avait été motivée par la mort d'un missionnaire français en Chine ainsi que par leur désir d'étendre leur influence commerciale et religieuse.

Il ne faut bien évidemment pas oublier que l'Empire chinois était très affaibli à ce moment-là par des problèmes internes, qui a rendu la Chine vulnérable aux pressions des puissances coloniales. Suite à la défaite des Chinois de la Seconde guerre de l'opium, un second traité inégal de paix – Traité de Tianjin a été signé entre les parties opposants. Par ce traité, la Chine a accepté d'ouvrir plusieurs autres ports au commerce étranger, y compris Tianjin (Tientsin), Newchang (Yingkou), Danshui, Hankou et Kiungchow (Haikou) pour les Britanniques, et Ningbo, Fuzhou, Amoy et Shanghai pour les Français.

Voir Arthur Waley, *The Opium War Through Chinese Eyes*, Stanford, Calif, Stanford University Press, 1958, 1970; James M. Polachek, *The inner opium war*, Cambridge, Harvard University Press, 1992.



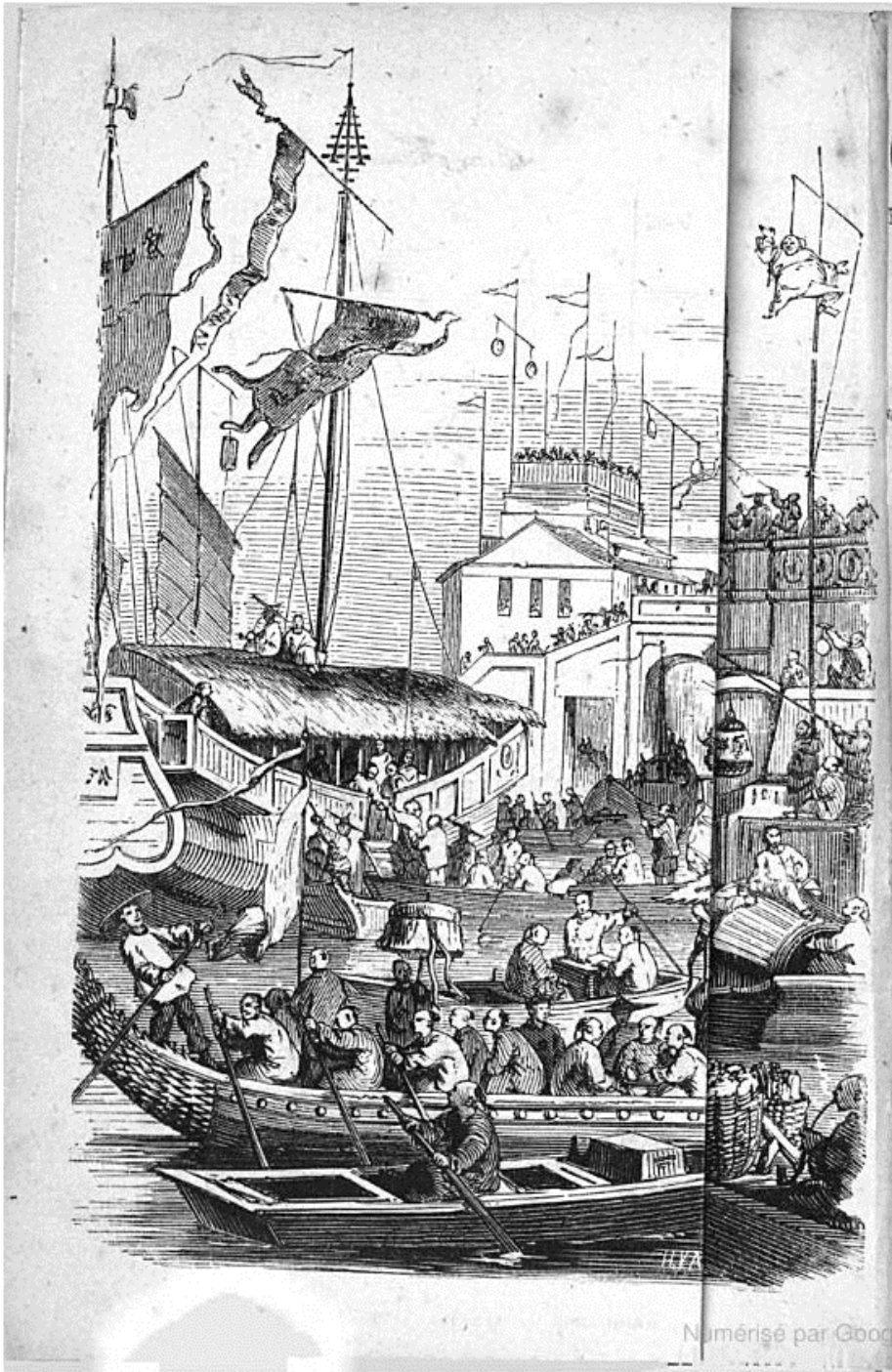
## **ANNEXES PAR CHAPITRE**





## Annexe chapitre I

### Annexe 2. 1 – Illustration de la ville de Shanghai en 1853



Source : *Chinese Revolution The Causes which led to it – its rapid progress and anticipated result; with abstracts of the known publications emanating from the Insurgents*, The whole derived from native proclamations and other documents, missionary narratives – official communications, and the letters of European Residents, London, Henry Vizetelly, 1853.

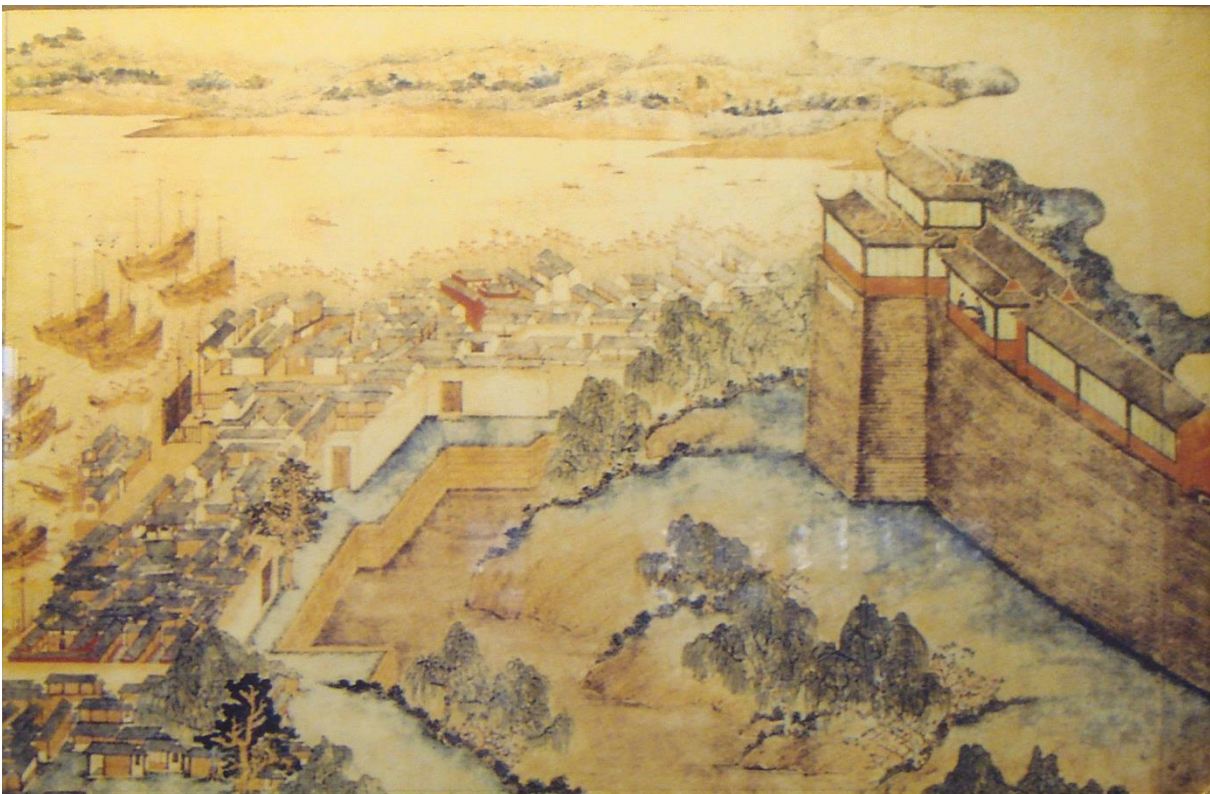


## Annexe chapitre II

### Annexe 2. 2.1 – Prosper Giquel

Prosper Giquel (1835-1886), ancien officier de Marine, Directeur de la Mission chinoise en Europe, et officier de la Légion d'honneur. Fort apprécié et respecté par les Chinois, il utilise son nom en chinois 日意格. « Venu en Chine pendant la rébellion des Taiping, il a pris une part considérable à la guerre contre les insurgés, notamment lors de la reprise de Shang-Yu-Hsien, om il reconquit une des villes les plus importantes de la province de Tché-Kiang. »<sup>956</sup> Grâce à sa bravoure dans les batailles contre les Taiping, il a reçu les faveurs d'officier chinois Zuo Zongtang, et qui lui confia la mission de fonder l'Arsenal de Fuzhou et l'Académie navale de Fuzhou en 1866. Ces institutions ont été conçues pour former les officier et les ingénieurs chinois aux techniques modernes de constructions navale et de navigation. Prosper Giquel est considéré comme l'un des principaux acteurs étrangers ayant contribué à la modernisation de la Chine au XIX<sup>e</sup> siècle, en particulier dans le domaine de la marine et de la construction navale.

### Annexe 2.2.2 – Ancien port de Shanghai devant la cité ancienne



Source : [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Old\\_City\\_of\\_Shanghai\\_will\\_walls\\_and\\_seafront.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Old_City_of_Shanghai_will_walls_and_seafront.jpg)

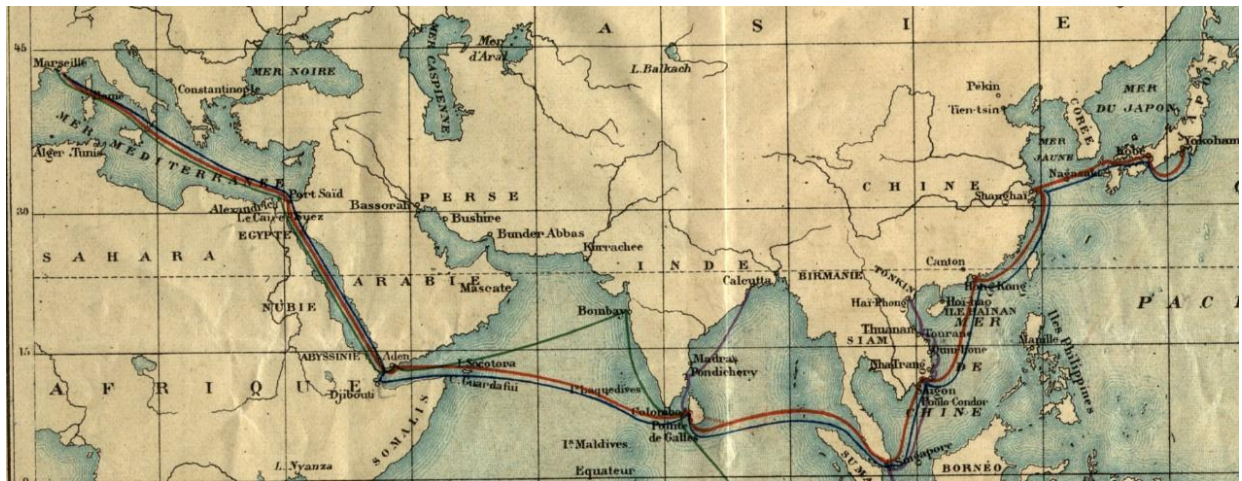
---

<sup>956</sup> À la Mémoire de Prosper Giquel 1835-1886, Paris, impri. V. Coupy et Jourdan, 1886, p.7.



### Annexe chapitre III

#### Annexe 2.3.1 - La ligne d'Extrême Orient vers 1903. Départ de Marseille à Yokohama.



Source : Photo Collection P. Ramona. <http://www.messageries-maritimes.org/extreme-orient.htm>

Annexe 2.3.2 – Document sur sir Robert Hotung

TRAVELLER .  
**CERTIFICATE.**

British Subject.

In compliance with the provisions of Section 6 of An Act of the Congress of the United States of America, approved July 5th, 1884, entitled An Act to Amend An Act Entitled An Act to Execute Certain Treaty Stipulations Relating to Chinese, approved May 5th, 1882,

This certificate is issued by the undersigned, who has been designated for that purpose by the Government of Hong Kong to show that the person named hereinafter is a member of one of the exempt classes described in said act and as such has the permission of said Government to go to and reside within the territory of the United States after an investigation and verification of the statements contained therein by the lawfully constituted agent of the United States in this country.

The following description is submitted for the identification of the person to whom the certificate relates:—

Name in full, in proper signature of bearer, R. Hotung  
 Title or official rank, if any, Knight  
 Physical peculiarities, .....

Date of birth, December 22, 1862  
 Height, 5 feet, 8 1/2  
 Former occupation, Financier  
 When pursued, since 1898  
 Where pursued, Hongkong  
 How long pursued, .....

Present occupation, Financier  
 When pursued, .....

Where pursued, .....

How long pursued, Since 1898  
 Last place of actual residence, 9 Seymour Road, Hongkong  
 Title of present mercantile business, .....

Location of said mercantile business, .....

How long said business has been pursued, .....

Amount invested (gold) in said business, .....


Present estimated value of said business, .....

Specific character of mercantile handled in said business, .....

Financial standing of bearer in his own country, \$10,000,000.-  
 Probable duration of his stay in the United States, three months

Issued at Hongkong on this 11th day of April 1924  
Arthur B. ...  
 Secretary for Chinese Affairs,  
 Hong Kong.

I, the undersigned duly authorized diplomatic ( or Consular ) officer of the American Government for the territory within which the person named in the above certificate resides, have made a thorough investigation by the statements contained in the foregoing certificate and have found them to be in all respects true; and accordingly attach my signature and official seal in order that the bearer may be admitted to the United States upon identification as the person represented by the attached photograph, over which I have partly placed my official seal APR 13 1924

 AMERICAN CONSUL HONGKONG

Service No. 381  
 File H.K. #1120  
Arthur B. ...  
 Consul General of the United States of America at Hong Kong

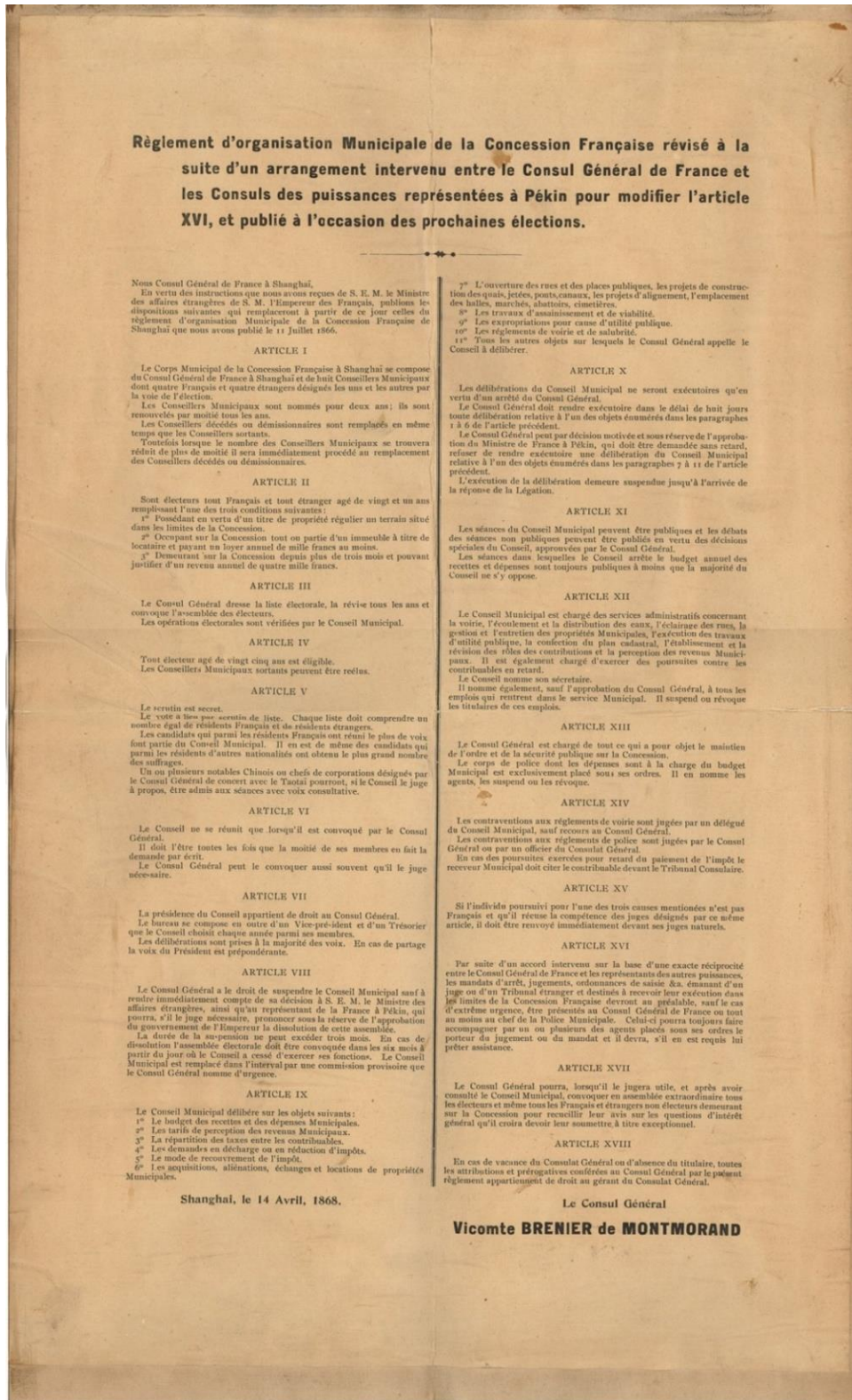


Source : Sir Robert Ho Tung

<https://archive.org/details/sir-robert-ho-tung/page/n13/mode/2up>

## Annexe chapitre IV

### Annexe 2. 4 – Poster du Règlement d'organisation Municipale de la Concession française de 1868



Source: E-Library Virtual Shanghai,  
[https://www.virtualshanghai.net/Asset/Source/bnBook\\_ID-1246\\_No-1.jpg](https://www.virtualshanghai.net/Asset/Source/bnBook_ID-1246_No-1.jpg)





## Annexe chapitre VII

### Annexe 2.7 - Liste des steamers de la SSNC à Shanghai

Class	Nom	Lieu de construction	Année de mis en service
Class 1	Kiangsi	New-York	1862
	Shansi	New-York	1862
Class 2	Plymoth Rock	Brookly, N. Y.	1863
	Fire Queen	New York	1864
	Fychow	New York	1866
Class 3	Shangtung	Glasgow	1869
	Milleth	Glasgow	1869
	Hupeh	Glasgow	1870
	Chili	Glasgow	1872
	Shing King	Glasgow	1873
Class 4	Fusiyamo	Shanghai	1863
	Hirado	Shanghai	1865
	Honan	Shanghai	1872
	Nanking	Shanghai	1873
	Szechuen	Shanghai	1875

*Source: Index to the Miscellaneous Documents of the House of Representatives for the Second Session of the Forty-fifth Congress, 1877-78, Washington, Government Printing Office, 1878, pp. 230-233.*



## **ANNEXE 3 : GLOSSAIRE**



« **Cheval noir** » 黑马 : expression chinoise pour décrire une personne ou une entité qui réussit de manière inattendue ou qui surprend tout le monde avec ses réalisations.

**Beiyang** 北洋 : La dynastie Qing nomme les provinces littorales du nord de la bouche de Wong song ou de Yangzi jiang, de Bei yang.

**Caoyun** 漕运 : opération de transfert des grains des parties riches en production agraires vers le nord de la Chine.

**Clipper** : un type de voilier à vol rapide.

**Co-hong / gonghang** 工行 : système de monopole commercial avec les étrangers mis en place par l'Empire chinois sous la dynastie Qing.

**Comprador** : le directeur chinois d'une entreprise étrangère en Chine.

**Coolie** : terme utilisé pour désigner des travailleurs (souvent asiatiques) non qualifiés, pour effectuer des tâches manuelles pénibles et mal rémunérées.

**Daotai de Shanghai** 上海道台 : poste administratif responsable de la région de Shanghai pendant les dynasties Ming et Qing en Chine. Le daotai de Shanghai était en charge des affaires administratives, judiciaires et fiscales de la région, ainsi que du maintien de l'ordre.

**Feijian chuan** 飞箭船 : un type de clipper à vol rapide, signifiant littéralement bateau à ciseaux volant. Ce nom vient de sa forme effilée à l'avant, qui se projette en pointe, créant une image de ciseaux avec son reflet sur la surface de l'eau.

**Fengshui** 风水 : ancien système d'architecture et d'aménagement d'un espace originaire de Chine. Il est basé sur la philosophie du Taïsme et sur l'idée que l'énergie vitale, circule dans l'environnement et influence le bien-être des personnes qui y vivent.

**Guandu Shangban** 官督商办 : entreprise commerciale au financement privé gérée par le gouvernement chinois.

**Guangchuan** 广船 : un type de bateau traditionnel chinois originaire de Guangdong.

**House boy** : Domestique chinois à l'âge très jeune.

**Jonques** : un type de voilier traditionnel originaire de Chine, qui a été largement utilisé en Asie de l'Est et du Sud-Est pour la pêche, le transport de marchandises et les voyages en général.

**Lorcha** : un type de navire chinois inspiré de voilier portugais

**Mato 魔都** : Mot japonais signifiant « ville démon ».

**Méthode agile** : une approche de gestion de projet qui met l'accent sur la flexibilité, la collaboration et l'adaptation aux changements.

**Nanyang 南洋** : Nanyang est le terme que la dynastie de Qing utilise pour désigner les provinces littorales du sud de la bouche de Wusong.

**Piaohao 票号** : terme ancien souvent utilisé dans la partie nord de la Chine pour désigner une banque.

**Qianzhuang 钱庄** : terme ancien souvent utilisé dans la partie sud de la Chine pour désigner une banque.

**Soochow Creek** : terme historique anglais désignant la Crique de Suzhou.

**Super-cargo** : Capitaine de navire appartenant à l'EIC. Il était chargé de la gestion et de la vente des marchandises expédiées par les marchands.

**Vice-roi de Nanhe 南河巡抚** : poste créé vers la fin de la dynastie Ming et au début de la dynastie Qing. Le Vice-roi de Nanhe est en charge des provinces situées le long du fleuve Jaune, notamment les provinces du Henan, du Shaanxi et du Shanxi.

**Vice-roi des Deux Guang 两广总督** : poste administratif et militaire de haut rang dans l'Empire chinois, responsable des provinces du Guangdong et du Guangxi. Le terme « Deux Guang » fait référence à ces deux provinces méridionales de la Chine.

**Vice-roi des Deux Jiang 两江总督** : poste administratif et militaire de haut rang dans l'Empire chinois, responsable des provinces du Jiangsu, du Jiangxi et de l'Anhui. Le terme « Deux Jiang » fait référence à ces provinces situées le long des fleuves Yangzi et Gan.

**Xiaodao 小刀** : Société des petits couteaux

# INDEX





## INDEX DES PERSONNAGES

- Alcock R. : 75, 76  
Aroné, Jacques : 59  
Balfour, George : 53, 55, 197  
Béhic, Armand : 18  
Bouinain, Albert : 177  
Bridgman, Elijah Coleman : 318  
Brunel, Isambard Kingdom : 316  
Brunel, Marc Isambard : 316  
Butterfield, Richard : 372  
Chollot, Joseph-Julien : 221, 223  
Ci'an : 380  
Cixi : 380, 409, 413  
Clark, John : 214, 215, 216  
Cunningham, Edward : 76, 170, 171, 172, 363, 364  
Daoguang : 52, 53, 123, 380  
De Lagrenée, Théodore : 164  
De Lhuys, Drouyn : 76, 84  
De Montauban, Cousin : 175  
De Montigny, Charles : 58, 59, 73, 94  
Ding, Richang : 363, 364, 365  
Durand-Fardel, Maxime : 216, 242, 243  
Edan, Benoît : 72, 73, 76, 77, 79  
Elgin, James Bruce : 80  
Gong, Mujiu : 51  
Gratton, Frederick Montague : 237  
Griffiths, John Willis : 293  
Griffon, M. : 213  
Griswold, John Noble Alsop : 52, 54, 55, 164  
Gützlaff, Karl : 44, 45, 46, 108  
Hart, Robert : 94, 97, 226, 357  
Ho, Tung Roberto : 152, 152, 448  
Hockly, J. M. : 205  
Hogg, James : 232  
Hogg, William : 232  
Holt, Alfred : 348, 349, 350  
Hong, Xiuquan. 59, 60, 61, 62, 362  
Howqua : 292, 293  
Hua Hengfang : 362  
Jaurès, Charles : 185  
Jardine, William : 156, 158, 300  
Johnson Alex. J. : 206  
Lay, Horatio N. : 93, 94, 95, 96, 97, 224, 225, 355  
Li, Hongzhang : 352, 354, 356, 357, 360, 361, 362, 363, 365, 366, 367, 376  
Lin; Gui : 54, 184  
Lindsay, Hugh Hamilton : 44  
Liu, Lichuan : 64, 65, 74, 78  
Meadow : 65, 68  
Marr, Henderson David : 208, 209, 244  
Marshall, Humphrey : 67, 69  
Matheson, James : 155, 157  
Mayne, Charles : 207, 209  
Medhurst, Walter Henry : 72, 362  
Morrison, Gabriel James : 237  
Parsons, William Barclay : 210, 212  
Pickwoad : 197, 198  
Polo, Marco : 270

Pottinger, Henri : 42, 50  
Qiyong : 42, 50  
Rapier, Richard Christopher : 237  
Rémi, Pierre-Dominique : 54  
Rondot, Natalis : 135, 171, 172  
Rong Hong : 361  
Scott, John : 348, 349  
Swire, John Samuel : 346, 347, 349  
Trevithick, Richard : 235  
Wade, Thomas Francis : 90  
Wu, Bingjian : 290  
Wu, Jianzhang : 63, 74, 88, 150  
Xi, Jinping : 14, 185  
Xu, Shou : 360  
Yang, Xiuqing : 62  
Zeng, Guofan : 26, 352, 354, 356, 358, 360,  
361, 365, 376  
Zhang Zhidong : 382  
Zheng, He : 261, 272  
Zhu, Baosan : 153  
Zuo, Zongtang : 269, 364, 443

## INDEX DES INSTITUTIONS ET DES ENTREPRISES

- Allianz Fire Insurance Company : 143  
American Express Co. : 146  
Arsenal de Fuzhou : 269, 363, 443  
Arsenal de Jiangnan : 364, 365, 366, 376, 435  
Augustin Heard & Co. : 164  
Australasian Steam Navigation : 300  
Banque de France : 171, 173  
Blue Funnel Line : 345  
Bristol Steam Navigation Company : 399  
British and American Steam Navigation Company : 300  
Canton Insurance Office : 142, 143  
Chartered Bank of India, Australia and China : 145  
Chartered Mercantile Bank of India, London and China : 145  
China Merchant Steam Navigation Company/Lunchuan Zhaoshang ju : 5, 36, 167, 250, 261, 331, 335, 339, 349, 351, 359, 362, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 382,  
Comité des routes et des jetées : 188, 190, 191, 193  
Compagnie d'Aviation Française d'Orient : 155  
Compagnie de chemin de fer de Shanghai-Suzhou : 167  
Compagnie des Indes orientales/ *EIC* : 5, 43, 44, 47, 137, 138, 142, 155, 161, 286, 303, 375  
Compagnie Péninsulaire et Orientale : 299  
Compagnie d'assurance-vie Hua'an : 154  
Compagnie d'assurance eau et incendie Huaxing : 154  
Comptoir d'escompte de Paris : 168, 170, 171, 172, 173, 176, 179, 211, 214  
Concession anglaise : 50, 51, 52, 55, 56, 79, 80, 87, 153, 170, 176, 184, 191, 234, 241  
Concession française : 18, 28, 29, 34, 52, 53, 54, 55, 56, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 83, 90, 159, 166, 170, 176, 184, 192, 194, 196, 201, 202, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 233, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 251, 360, 361, 369  
Concession internationale : 5, 11, 20, 28, 29, 33, 34, 35, 83, 90, 109, 110, 134, 169, 184, 185, 192, 193, 197, 198, 202, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 214, 215, 226, 229, 232, 233, 234, 238, 240, 241, 242, 361, 362, 369  
Conseil municipal (Concession française) : 5, 28, 72, 74, 79, 80, 90, 191, 195, 196, 201, 202, 226, 245, 360  
Cunard : 299, 312  
Dent & Co. : 143, 164, 166, 314, 341, 375  
Douane maritime de Shanghai : 91, 106  
Douglas Lapraik : 315, 342  
E. D. Sassoon : 158  
Fa chang jiqi chang : 377  
Foreign Inspectorate : 87, 91  
General Steam Navigation Company : 299  
Hogg Brothers : 231

Hong Kong & Shanghai Banking Corporation/ HSBC : 5, 230, 231  
 Hunt Thos. & Co. : 362, 363  
 Inspecteur Général : 5, 87, 92, 93, 94, 95, 96, 208, 224, 225, 355  
 Jardine Matheson & Co. : 19, 33, 78, 138, 140, 143, 144, 151, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 164, 250, 251, 331, 335, 337, 340, 341, 342, 343, 344, 375, 383  
*Land Regulations* : 52, 71, 84, 188, 189, 190, 192, 195, 197  
 Liddell Brothers & Co. : 154  
 Lloyd's Register : 248, 249  
 London and Lancashire Fire Insurance Co. : 143  
 Mackinton & Co. : 155  
 Magniac & Co. : 155, 343  
 Messageries Maritimes : 5, 30, 31, 80, 175, 176, 178, 179, 242, 244, 301, 315, 316, 331  
 Mission de Jiang-nan : 73  
 Mitsubishi Steamship : 180, 181, 332, 343  
 Morrison & Gratton : 236  
 Municipal Council : 5, 23, 28, 34, 71, 72, 73, 74, 77, 79, 80, 84, 90, 109, 188, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 226, 227, 229, 230, 231, 232, 235, 254, 261, 337, 339  
 National Bank of India : 146  
 National City Bank of N. Y. : 146  
 Nicholson & Boyd : 247, 248  
 Nippon Yusen Kaisha : 252  
 Nord Deutscher Lloyd : 316, 346  
 Ocean Steamship Company : 345, 346  
 Olyphant & Co. : 162, 164  
 Oriental Bank/ Banque de Liru : 145  
 Pacific Mail Steamship : 180, 316  
 Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. : 5, 181, 306, 315, 331, 340  
 Philippine National Bank : 147, 148  
 Ransomes & Rapier : 237  
 Royal Dutch Petroleum : 252  
 Royal Exchange Fire Assurance of London : 143, 146  
 Russell & Co. : 33, 36, 52, 66, 74, 139, 140, 144, 150, 151, 154, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 315, 332, 335, 336, 337, 338, 339, 342, 344, 343, 346, 362, 375  
 Shanghai and Hongkew Wharf Co. : 250, 251  
 Shanghai Steam Navigation Company : 36, 166, 168, 334, 337, 364  
 Shell Transports and Trading Co. : 250  
 Siemssen & Co. : 179, 182  
 Soochow Creek Bridge Company : 229, 230, 231, 232  
 Standard Oil : 252  
 Swire / Taikoo : 19, 36, 144, 168, 243, 331, 335, 341, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 369, 371, 383  
 The Asiatic Petroleum Company : 252  
 Union Insurance Society of Canton : 143  
 War Office Steam Packet Co. : 299  
 Whitfield & Kingsmil : 208  
 Woosung Road Co. : 236, 237  
 Yangtse Steam Navigation Company : 343  
 Yangzi Insurance Association : 165  
 Zongli yamen : 96, 224, 353

# TABLES



## TABLE DES TABLEAUX

		Page
Tableau II.1	L'exportation du thé et de la soie par le port de Shanghai de 1845 à 1862	85
Tableau II.2	Chiffre commercial des ports ouverts en Chine en 1862	112
Tableau II.3	Tableau sur la progression du trafic du port de Shanghai Valeur des importations	112
Tableau II.4	Commerce de la Chine avec l'étranger en 1882	113
Tableau II.5	Les principales marchandises importées en Chine en 1880 et 1881	117
Tableau II.6	L'importation nette des produits acheté par la Chine à l'étranger	121
Tableau II.7	Le commerce extérieur de la Chine de 1864 à 1873	122
Tableau II.8	Le commerce extérieur de la Chine de 1876 à 1885	122
Tableau II.9	Tarif d'exportation de la soie de Chine	124
Tableau II.10	Consommation annuelle du thé dans l'Europe en tonnes de 1000 kg et en kg par tête d'habitant	126
Tableau II.11	Les chiffres des exportations chinoises pour 1888 et 1889	127
Tableau II.12	Le commerce extérieur de la Chine réparti par valeur entre les principaux pays de destination	127
Tableau II.13	Tableau de tarif de la douane sur l'exportation des produits chinois vers la Grand Bretagne définit par le Traité de Nankin	130
Tableau V.1	La population dans la Concession internationale de 1844 à 1914	233
Tableau V.2	Le pourcentage des Chinois résidants dans la Concession internationale de Shanghai de 1870 à 1895	234
Tableau V.3	Tableau sur la superficie des concessions de Shanghai	242
Tableau VI.1	Statistique des navires à vapeur de commerce en 1 <sup>er</sup> janvier 1876	301
Tableau VII.1	Le commerce international en Chine en 1862	320
Tableau VII.2	Le commerce international en Chine en 1863	322
Tableau VII.3	Chiffres d'affaires d'import-export du port de Hankou, Yichang, Shashi et Jiujiang de 1903 à 1924.	327



Tableau VII.4	Les mouvements des navires à l'entrée et à la sortie du port de Shanghai en 1871	333
Tableau VII.5	Tableau des navires appartenant à la Ste Jardine Matheson & Co. de 1852 à 1872	345
Tableau VII.6	Liste des entreprises pour lesquelles dont Butterfield & Swire étaient leurs agents en Chine	346
Tableau VII.7	Valeur approximative des navires de guerre faisant partie de l'ex-force navale européenne -chinoise.	356
Tableau VII.8	Tableau des capitaux du Bureau des marchands de 1872 à 1901	370
Tableau VIII.1	Tableau des entreprises privées du secteur naval et de la machinerie en Chine de 1869 à 1894.	379-380

## TABLE DES FIGURES

		Page
Figure 0.1	Les grands ports commerciaux en 2005 et 2021	13
Figure I.1	Plan du port de la ville de Shanghai en août 1848 avant l'installation de la concession française	53
Figure I.2	Plan détaillé des concessions de Shanghai	56
Figure I.3	Zoom du plan détaillé des concessions étrangères de Shanghai	57
Figure I.4	Carte de Chine en 1820 avec les régions de Guangxi et Guangdong entourées en rouge	61
Figure I.5	Les rebelles vendant le butin par-dessus les murs de la ville	76
Figure II.1	Plan de Shanghai en 1853	88
Figure II.2	La nouvelle douane de Shanghai	89
Figure II.3	Portrait de Horatio N. Lay.	95
Figure II.4	Plan du port de Shanghai, 1918.	99
Figure II.5	Photo du quai de Shiliupu	101
Figure II.6	Plan de la ville de Shanghai en 1875	104
Figure III.1	« Empress of China » Arrival in Whampoa in 1784	140
Figure III.2	Les compradors chinois vers la fin du XIX <sup>e</sup> siècle	149
Figure III.3	Portrait de sir Robert Ho Tong	152
Figure III.4	Jardine, Matheson & Co. : bâtiment principal à Shanghai en 1917	160
Figure III.5	Le siège de la société Russell & Co. à Shanghai en 1880	163
Figure III.6	Publicité du Comptoir National d'Escompte de Paris dans la presse	174
Figure III.7	Emplacement de la Compagnie des Messageries Maritimes à Shanghai	177
Figure III.8	Photo de paquebot des Messageries Maritimes « Armis »	178
Figure III.9	Le bâtiment de Siemssen & Co. Bâti à Shanghai en 1868.	182
Figure IV.1	Plan de Shanghai	190
Figure IV.2	D. M. Henderson sur une péniche après un voyage de chasse à Shanghai	209
Figure IV.3	Un groupe d'indigènes qui n'ont jamais vu d'étranger auparavant	212
Figure IV.4	Projet de tramways pour la Concession française de Shanghai dessiné par J. J. Chollot en 1903	213
Figure V.1	Carte de Shanghai et de ses cours d'eau	219

Figure V.2	Carte de la circulation du fleuve Bleu	220
Figure V.3	Les principaux cours d'eau de Shanghai	222
Figure V.4	Carte chronologique des ports chinois ouverts aux étrangers	223
Figure V.5	La rivière de Suzhou au début du XIX <sup>e</sup> siècle	227
Figure V.6	Le port fluvial sur la rivière Suzhou	228
Figure V.7	Carte de Shanghai en 1862	228
Figure V.8	Le Garden Bridge vers 1880	231
Figure V.9	Carte de Shanghai en 1904	232
Figure V.10	Seconde locomotive mise en circulation entre Shanghai et Wusong	239
Figure V.11	L'inauguration de la mise en service du train entre Shanghai et Wusong	239
Figure V.12	Photo de l'inauguration du chemin de fer de Shanghai à Wusong en 1876	240
Figure V.13	Plan cadastrale de la Concession française de Shanghai	243
Figure V.14	Quai de France and Bund	245
Figure V.15	Les quais et leurs pays d'appartenance à Shanghai, date imprécise	249
Figure V.16	Jardine Matheson & Co.'s Hunt's Hongkew Wharf en 1917	250
Figure V.17	Plan des répartitions des quais au port de Shanghai	251
Figure V.18	Ville de Shanghai au bord du Huangpu au début du siècle, l'exemple d'un quai en bois	253
Figure V.19	Les quais à Shanghai	253
Figure V.20	L'enlèvement des ordures au quai de Suzhou Crique vers 1930	255
Figure VI.1	Emblème de la ville de Shanghai créé en 1989	265
Figure VI.2	Un exemple de bateau de sable	267
Figure VI.3	L'exemple d'un Niaochuan	268
Figure VI.4	L'exemple d'un Fuchuan I	271
Figure VI.5	L'exemple de Fuchuan au milieu du XIX <sup>e</sup> siècle	271
Figure VI.6	La jonque Keying	273
Figure VI.7	"The Bay and Harbor of New York" by Samuel Wauth (1814-1885)	276
Figure VI.8	Comparaison de la taille de « Keying » avec les autres bateaux	279
Figure VI.9	Modèle de jonque Lorcha	283
Figure VI.10	Modèle de Niaochuan	284
Figure VI.11	<i>British cargo ship</i>	286

Figure VI.12	<i>Fluyts</i>	286
Figure VI.13	Exemple de ponton d'opium ancré au port de Whampoa	289
Figure VI.14	L'illustration du <i>clipper</i> Howqua	292
Figure VI.15	Le quatre-mâts <i>clipper</i> <i>Great Republic</i>	295
Figure VI.16	Le bateau à vapeur <i>Great Western</i>	297
Figure VI.17	Dessins en plan du <i>steamer</i> à aubes « <i>Forbes</i> »	307
Figure VI.18	<i>The Hon East India Company's Steamer nemesis and the Boats of the Sulphur. Calliope Larne and Starling Destroying the Chinese War Junks in Ansons Bay, January 7, 1841.</i>	308
Figure VI.19 et 20	Illustrations expliquant le fonctionnement de la vapeur faite par Zheng Fuguang	309
Figure VII.1	Publicité de Hong Kong, Canton & Macao Steamboat Company	318
Figure VII.2	Le premier <i>steamer</i> mis en service entre Shanghai et Hong Kong <i>Gibraltar vue de la mer avec le Lady Marry Wood</i>	319
Figure VII.3	Publicité de la compagnie Royal Mail Steam Packet Co.	321
Figure VII.4	Bassin fluvial du Yangzi	326
Figure VII.5	Les ports chinois ouverts au commerce étranger au début du XX <sup>e</sup> siècle	326
Figure VII.6	Affiche de publicité de la compagnie Hamburg-American Company	334
Figure VII.7	Propriété de la SSNC à Shanghai	339
Figure VII.8	Publicité de l'ouverture du bureau de Butterfield & Swire à Shanghai en 1866.	345
Figure VII.9	Carte de la vallée du fleuve Yangzi réalisée par la CNC	350
Figure VII.10	Le <i>steamer</i> Shanghai en 1873	350
Figure VII.11	Portrait de Li Hongzhang en 1903	357
Figure VII.12	Portrait de Zeng Guofan	358
Figure VII.13	Réponse du gouvernement à la demande de l'achat des navires et armes étrangers	359
Figure VII.14	Plan du chantier naval de Jiangnan	364
Figure VII.15	Plan de Shanghai en 1910	365
Figure VII.16	Publicité de la China Merchant Steam Navigation Company	372



## TABLE DES ANNEXES

<b>Annexes générales</b> .....	429
Annexe 1.1 : Chronologie des traités .....	431
Annexe 1.2 : Chronologie des évènements importants à Shanghai .....	433
Annexe 1.3 : Chronologie sélective des entreprises importantes à Shanghai .....	435
Annexe 1.4 : La Seconde guerre de l'Opium .....	437
<b>Annexes par chapitres</b> .....	439
Annexe 2. 1 – Illustration de la ville de Shanghai en 1853 .....	441
Annexe 2. 2.1 – Prosper Giquel .....	443
Annexe 2.2.2 – Ancien port de Shanghai devant la cité ancienne .....	443
Annexe 2.3.1 - La ligne d'Extrême Orient vers 1903. Départ de Marseille à Yokohama. ....	445
Annexe 2.3.2 – Document sur sir Robert Hotung .....	446
Annexe 2. 4 – Poster du Règlement d'organisation Municipale de la Concession française de 1868 .....	447
Annexe 2.7 - Liste des steamers de la SSNC à Shanghai .....	449
<b>Annexe 3 : Glossaire</b> .....	451



# TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>3</b>
<b>ABRÉVIATIONS</b> .....	<b>5</b>
<b>NOTES SUR LES UNITÉS DE POIDS ET DE MESURES EN CHINE</b> .....	<b>7</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>9</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b> .....	<b>11</b>
<b>MATO SHANGHAI</b> .....	<b>11</b>
0.1 CONTEXTE DE RECHERCHE ET LA DEFINITION DU SUJET DE THESE .....	14
0.2 L'ETUDE DU PORT DE SHANGHAI : UNE NOUVELLE APPROCHE.....	17
0.3 SOURCES.....	25
0.4 ORGANISATION DE LA THESE .....	32
<b>PARTIE I : SHANGHAI, LA PORTE MARITIME DE LA CHINE, 1843- 1912</b> .....	<b>39</b>
<b>CHAPITRE I : SHANGHAI (1843 – 1862)</b> .....	<b>41</b>
I.1 : SHANGHAI, LE PORT DE COMMERCE LE PLUS AU NORD. ....	44
I.1.1 La « découverte » de Shanghai par les Anglais.....	44
I.1.2 : Importance de la situation géographique de la ville de Shanghai.....	47
I.2 : LE DÉBUT DES INSTALLATIONS ÉTRANGÈRES À SHANGHAI .....	49
I.2.1 La concession anglaise et américaine.....	50
I.2.2 La concession française.....	53
I.3 LES RÉVOLTES CHINOISES ET UN « CONCERT DES NATIONS EUROPÉENNES ».....	57
I.3.1 La révolte des Taiping et ses conséquences .....	57
I.3.2 Genèse de la Société des Petits Couteaux de Shanghai .....	62
I.3.3 Un « concert des nations européennes » pour la neutralité.....	66
I.4 LA CONSTRUCTION D'UN MODÈLE DE « PORT » UNIQUE .....	71
I.4.1 De la constitution du Municipal Council.....	71
I.4.2 De l'indépendance de la concession française à l'affirmation du modèle Shanghai accompli .....	77
<b>CHAPITRE II : SHANGHAI, UNE VILLE DIVISÉE : LES DOUANES, LES PORTS ET LES COMMERCE</b> S .....	<b>83</b>
II.1 LES DOUANES DE SHANGHAI.....	84
II.1.1.1 Début de la création d'une nouvelle douane de Shanghai.....	84
II.1.1.2 La naissance du Bureau des douanes maritimes chinoises à Shanghai .....	87
II.1.2 Prise de contrôle des douanes chinoises par les Occidentaux : de l'unique « Modèle Shanghai » au modèle chinois uni .....	90
II.1.2.1 De la gestion partagée à la gestion unifiée de la douane maritime de Shanghai .....	91
II.1.2.2 Les Britanniques et le maintien du contrôle du China Maritime Customs.....	93
II.1.3 Les ports de Shanghai .....	97
II.1.3.1 Le port chinois.....	98
II.1.3.2 : Le nouveau port de Shanghai .....	101
II.2 RÉGLEMENTS PORTUAIRES À SHANGHAI.....	106
II.2.1.1 Le pilotage des navires au port de Shanghai.....	106
II.2.1.2 Les frais de dépense à l'arrivée d'un bâtiment maritime .....	108
II.2.2.2 : Shanghai, port d'importation par excellence .....	111
II.2.3.1 Les produits importés et ses tarifs douaniers. ....	114



II.2.3.2 Les importations de coton en Chine.....	115
II.2.3.3 Les importations de l’opium.....	118
II.3 LES EXPORTATIONS AU PORT DE SHANGHAI.....	121
II.3.1 Les exportations de soie.....	123
II.3.2 Les exportations du thé.....	125
<b>PARTIE II : GENÈSE ET DÉVELOPPEMENT D’UN PORT MODERNE .....</b>	<b>131</b>
<b>CHAPITRE III : LES ENTREPRISES ÉTRANGÈRES DE BANQUE ET DE TRANSPORT MARITIME .....</b>	<b>133</b>
III.1 AUX ORIGINES DE L’INSTALLATION DES BANQUES ÉTRANGÈRES À SHANGHAI.....	135
III.1.1.1 Les banques chinoises réservées aux locaux .....	135
III.1.1.2 Les marchands britanniques et leur agency house en Chine.....	137
III.1.2 Les caractéristiques des premières banques occidentales installées à Shanghai .....	138
III.1.2.1 Les offres de services bancaires par les grandes maisons de commerce.....	138
III.1.2.2 Le système monétaire chinois .....	141
III.1.3 Le développement de nouveaux services bancaires et la spécialisation des banques .....	142
III.1.3.1 La naissance des sociétés d’assurance .....	142
III.1.3.2 La domination britannique dans le secteur financier .....	144
III.1.3.3 L’apparition des banques spécialisées .....	145
III.2 LE RÔLE DE COMPRADOR, CLÉ DE LA RÉUSSITE DES ENTREPRISES ÉTRANGÈRES À SHANGHAI .....	148
III.2.1.1 Le début de l’apparition des compradores.....	148
III.2.1.2 La continuité de travail des compradores.....	150
III.2.1.3 L’importance indispensable pour les étrangers dans le commerce en Chine.....	152
III.2.2.1 Jardine Matheson & Co. et la construction d’un empire commercial en Chine.....	154
III.2.2.2 La fondation de la société Jardine Matheson.....	155
III.2.3.1 Les clés des réussites de la société .....	157
III.2.3.2 Les filiales de la société Jardines Matheson & Co. ....	159
III.3 LA SOCIÉTÉ RUSSELL & CO., « LE CHEVAL NOIR » QUI SE DISTINGUE SUR LE MARCHÉ DE COMMERCE SHANGHAIEN.....	161
III.3.1 Aux origines de la création de la maison de commerce Russell & Co.....	161
III.3.2 La stratégie commerciale de Russell & Co. En Chine .....	164
III.3.3 Les concurrents des autres pays.....	168
III.3.3.1 La politique commerciale française en Chine.....	168
III.3.3.2 Le Comptoir d’escompte de Paris .....	171
III.3.3.3 La Compagnie des Messageries Maritimes .....	175
III.3.3.4 Les concurrences internationales.....	179
<b>CHAPITRE IV : LES CONSTRUCTIONS DU PORT DE SHANGHAI : ÉTAPES, INGÉNIEURS, TECHNIQUES, ACCESSIBILITÉS. ....</b>	<b>183</b>
IV.1 LES RESPONSABLES DE LA CONSTRUCTION DU PORT DE SHANGHAI.....	185
IV.1.1 Qui construit les ports ?.....	185
IV.1.2 Du Comité des routes et des jetées à Municipal Council.....	188
IV.1.3 Construire dans la Concession internationale et dans la Concession française.....	192
IV.1.3.1 Des archives importantes pour l’étude historique : The Minutes of Shanghai Municipal Council... ..	192
IV.1.3.2 Le rôle majeur du Conseil d’administration du Municipal Council .....	194
IV.2 LES ACTEURS SPÉCIFIQUES IMPLIQUÉS DANS LA CONSTRUCTION DU PORT .....	196
IV.2.2.1 Le Conseil d’administration de Municipal Council.....	196
IV.2.2.2 Le rôle du secrétaire général de Municipal Council .....	197
IV.2.2.3 Les inspecteurs des divers comités.....	199
IV.2.3 : Le cas français.....	201
IV.3 LES INGÉNIEURS.....	203
IV.3.1 Les charges de travail des ingénieurs civils.....	203
IV.3.2 : Le profil de l’ingénieur .....	206

IV.3.3 L'absence de l'ingénieur américain et les ingénieurs français de la concession française de Shanghai... 210

## **CHAPITRE V : L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION DU PORT ET LES NOUVEAUX MÉTIERS**.....217

V.1 L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES AUTOUR DE LA RIVIÈRE SUZHOU .....	218
V.1.1 L'épisode « La prise de Wusong par Huangpu » (黄浦夺淞) .....	219
V.1.2 L'importance de la rivière Suzhou après 1863 .....	225
V.1.3 Entre le Soochow Creek et le Bund, la route de la richesse.....	229
V.2 L'AMÉNAGEMENT DES QUAIS ET DES ESPACES AUTOUR DU FLEUVE HUANGPU .....	232
V.2.1 Évolution de la population dans la concession internationale de Shanghai .....	232
V.2.2 Lier la Crique de Suzhou et le Bund par train : la construction du premier chemin de fer à Shanghai.....	235
V.2.3 De l'autre côté de Yangjing Pang, la concession française et ses quais.....	240
V.3 LES QUAIS ET LES DOCKS DES DIFFÉRENTES ENTREPRISES INSTALLÉES SUR LES RIVES DES DEUX CONCESSIONS. ....	246
V.3.1 Les grands docks des différentes entreprises installées à Pudong.....	246
V.3.2 Les quais des différentes entreprises à Shanghai. ....	248
V.3.3 Les coolies qui font fonctionner le port de Shanghai.....	254

## **TROISIEME PARTIE : IMPÉRIALISME ET ÉMERGENCE D'UNE CONSCIENCE NATIONALE**.....259

### **CHAPITRE VI : LA COMPÉTITION INTERNATIONALE**.....261

VI.1 LES DIFFÉRENTS TYPES DE BATEAU ET DE NAVIRES CHINOIS .....	263
VI.1.1 Les bateaux de sable (Shachuan) et les bateaux d'oiseau (Niaochuan) .....	264
VI.1.2 Les bateaux Fu (Fuchuan) .....	269
VI.1.3 Les bateaux de Guang (Guangchuan).....	274
VI.2 LES BATEAUX EUROPEENS : LES BATEAUX À DEUX VOILES, À TROIS VOILES, LES GONGCHUAN AINSI QUE LES FEIJIAN CHUAN. ....	280
VI.2.1 Les premières influences occidentale dans la construction navale chinoise .....	280
VI.2.2 Les clippers européens : les ciseaux de la mer. ....	284
VI.2.3 Les navires fast sailing, les premiers <i>clippers</i> : les schooners et les baltimores .....	286
VI.2.4. La deuxième génération de <i>clippers</i> .....	290
VI.3 LE CHANGEMENT DE L'ÈRE, LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE ET LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ...	294
VI.3.1 L'Arrivée des steamers.....	296
VI.3.2 Le début du succès des navires à vapeur .....	299
VI.3.3 La perception des steamers par les Chinois au XIX <sup>e</sup> siècle .....	302

### **CHAPITRE VII : LES AUTORITÉS CHINOISES FACE À L'IMPERIALISME**.....311

VII.1 LES COMPAGNIES DE NAVIGATION À VAPEUR EN CHINE .....	313
VII.1.1 Le Mail Steamer et le shipping steamer .....	313
VII.1.2 De Shanghai à la Chine intérieure, l'ouverture d'un marché immense .....	322
VII.1.3 Le canal de suez et le dépassement des steamers sur les clippers .....	328
VII.2 LES GRANDES COMPAGNIES DE NAVIGATION À VAPEUR BRITANNIQUES À SHANGHAI. ....	335
VII.2.1 La société Russell & Co. et la Shanghai Steam Navigation Company .....	335
VII.2. 2 La société Jardine Matheson & Co. ....	340
VII.2.3. La société Butterfield & Swire et la China Navigation Company.....	344
VII.3 - LE MOUVEMENT D'AUTO-RENFORCEMENT EN CHINE ET LE DÉVELOPPEMENT DE SA PUISSANCE NAVALE : LE CAS DE SHANGHAI .....	351
VII.3.1 Le redressement de l'Empire chinois : le mouvement d'auto-renforcement face au l'impérialisme occidental .....	351
VII.3.2 Le chantier naval de Jiangnan et la naissance de la China Merchant Navigation Company. ....	359
VII.3.3 Le China Merchant Steam Navigation Company, le premier arsenal chinois privé créé sous l'initiative de l'État.....	366

## **CONCLUSION GÉNÉRALE**.....373

VIII. 1 LE MODÈLE SHANGHAI : SON INFLUENCE SUR L'ÉCONOMIE CHINOISE .....	374
VIII. 2 SHANGHAI, UN HAVRE DE SURETÉ POUR LES HOMMES D'AFFAIRES .....	381
<b>SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>387</b>
<b>1 - ARCHIVES.....</b>	<b>389</b>
<b>2 - SOURCES IMPRIMÉES .....</b>	<b>395</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>409</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>427</b>
<b>ANNEXES GÉNÉRALES .....</b>	<b>429</b>
ANNEXE 1.1 : CHRONOLOGIE DES TRAITES.....	431
ANNEXE 1.2 : CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS IMPORTANTS A SHANGHAI .....	433
ANNEXE 1.3 : CHRONOLOGIE SELECTIVE DES ENTREPRISES IMPORTANTES A SHANGHAI .....	435
ANNEXE 1.4 : LA SECONDE GUERRE DE L'OPIMUM .....	437
<b>ANNEXES PAR CHAPITRE.....</b>	<b>439</b>
ANNEXE CHAPITRE I.....	441
ANNEXE CHAPITRE II.....	443
ANNEXE CHAPITRE III .....	445
ANNEXE CHAPITRE IV .....	447
ANNEXE CHAPITRE VII.....	449
<b>ANNEXE 3 : GLOSSAIRE.....</b>	<b>451</b>
<b>INDEX .....</b>	<b>455</b>
INDEX DES PERSONNAGES.....	457
INDEX DES INSTITUTIONS ET DES ENTREPRISES.....	459
<b>TABLES .....</b>	<b>461</b>
<b>TABLE DES TABLEAUX.....</b>	<b>463</b>
<b>TABLE DES FIGURES .....</b>	<b>465</b>
<b>TABLE DES ANNEXES.....</b>	<b>469</b>



## Le port de Shanghai, porte maritime de la Chine, 1843-1912

### Résumé

La présente thèse porte sur le développement du port de Shanghai de 1843 à 1912, en se concentrant sur l'histoire des entreprises étrangères installées à Shanghai pendant cette période. À une époque où la Chine promeut son Initiative de la Ceinture et la Route, visant à étendre son influence mondiale en aidant les pays participants à développer leurs infrastructures publiques, notamment portuaires, il est intéressant de réétudier l'histoire du développement du port de Shanghai durant la période concessionnaire. Les concessions étrangères de Shanghai et les entreprises privées établies sur place entre 1843 et 1912 ont joué un rôle essentiel dans la construction du port de cette ville, qui est devenu par la suite un modèle de développement pour les autres villes portuaires chinoises. La ville de Shanghai telle que nous la connaissons aujourd'hui trouve ses fondations durant cette période. Cette thèse essaie de démontrer en quoi les compétitions commerciales des entreprises étrangères présentes à Shanghai ont été le moteur du développement de son port. Elle explore le contexte historique, les étapes clés de la construction du port, l'aménagement et la gestion, ainsi que l'impérialisme occidental et l'émergence d'une conscience nationale chinoise.

**Mots-clés :** [port de Shanghai, concession internationale, concession française, entreprises étrangères à Shanghai, compétition maritime, construction portuaire, commerce extérieur chinois, Jardine Matheson & Co., Groupe Swire.]

## The port of Shanghai, the maritime gateway of China, 1843-1912

### Summary

This thesis focuses on the development of the Shanghai port from 1843 to 1912, with a particular emphasis on the history of foreign enterprises established in Shanghai during this period. At a time when China is promoting its Belt and Road Initiative, aimed at expanding its global influence by assisting participating countries in developing their public infrastructure, including ports, it is interesting to reexamine the history of the development of the Shanghai port during the concession period. The foreign concessions in Shanghai and the private enterprises established there between 1843 and 1912 played a crucial role in the construction of the port, which later became a development model for other Chinese port cities. The city of Shanghai as we know it today has its foundations in this period. This thesis seeks to demonstrate how the commercial competition among foreign enterprises in Shanghai drove the development of its port. It explores the historical context, key stages of port construction, planning and management, as well as Western imperialism and the emergence of Chinese national consciousness.

**Keywords :** [Shanghai Port, International Concession, French Concession, Foreign companies in Shanghai, Maritime competition, Port construction, Chinese foreign trade, Jardine Matheson & Co., The Swire Group]

UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

### ÉCOLE DOCTORALE :

ED 2 Histoire moderne et contemporaine

Maison de la Recherche, 28 rue Serpente, 75006 Paris, FRANCE

**DISCIPLINE :** Histoire moderne et contemporaine