



HAL
open science

Les Provençaux au service des Messageries Maritimes (1860-1974): l'Extrême-Orient en pointillés

François Drémeaux

► **To cite this version:**

François Drémeaux. Les Provençaux au service des Messageries Maritimes (1860-1974): l'Extrême-Orient en pointillés. Asiatiques et Provençaux: regards croisés, Laboratoire IrAsia; Université Aix-Marseille, Oct 2020, Marseille, France. hal-04257381

HAL Id: hal-04257381

<https://hal.science/hal-04257381v1>

Submitted on 25 Oct 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Les Provençaux au service des Messageries Maritimes (1860-1974) : l'Extrême-Orient en pointillé

Introduction

« Vous verrez tous les Orients – le proche, le grand, l'extrême¹. » C'est la promesse du journaliste et écrivain Albert Londres lorsqu'il arpente les quais de Marseille en 1927. Pour les compagnies maritimes françaises, le port provençal est alors le point de départ privilégié vers le Levant et au-delà du canal de Suez. C'est aussi le port d'entrée en France, et en Europe, de lignes orientales, comme celle de la compagnie japonaise Nippon Yusen Kaisha (NYK) depuis 1896. Cette vocation extra-méditerranéenne est récente dans l'histoire de la cité phocéenne. Au cours des quatre premières décennies du XIX^e siècle, les armateurs locaux n'ont « pas de stratégie spécifique en mer de Chine² » et le trafic est limité car la route maritime par l'Atlantique reste privilégiée. Le port provençal se tourne vers l'Asie par la voie ottomane – avec un transbordement entre Port-Saïd et la mer Rouge –, à la toute fin des années 1830, sous l'impulsion des Britanniques après la mise au pas de Méhémet Ali en Égypte³.

En termes de flotte et de capital, un armement domine largement Marseille des années 1860 aux années 1970, il s'agit de celui des Messageries Maritimes⁴. Officiellement fondée en janvier 1852 sous le nom de Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales⁵, la société devient Messageries Impériales entre février 1853 et août 1871, puis Messageries Maritimes pour le siècle suivant. En 1974, l'entreprise fusionne avec la Compagnie Générale Transatlantique, sous le nom unique de Compagnie Générale Maritime.

Après la signature d'une première convention avec l'État français le 22 avril 1861, les Messageries organisent un service postal entre Suez et la Chine, avec un départ par mois vers Saïgon, un relais jusqu'à Hong Kong ainsi que cinq lignes secondaires (Aden, Réunion, Ile Maurice ; Pointe de Galles, Calcutta, Chandernagor ; Singapour, Batavia ; Saïgon, Manille⁶). La ligne principale est prolongée vers le Japon en 1865 et, après l'ouverture du canal de Suez en 1869, la tête de ligne passe de l'Égypte à Marseille. Entre les deux extrémités, des ajustements suivent au fil des décennies, mais l'esprit des trajets reste le même et la ligne d'Extrême-Orient demeure « l'épine dorsale⁷ » de la compagnie. Saïgon, la capitale cochinchinoise, s'impose comme le principal port d'attache des Messageries Maritimes en Asie.

Côté européen, l'importance de Marseille dans les activités de la compagnie explique que nombre de Provençaux aient intégré ses équipages. Cet article propose, dans un premier temps, de cerner un peu mieux le profil de ces gens de mer qui ont voyagé avec régularité jusqu'en Extrême-Orient. Il s'agit ensuite d'étudier les représentations que ces individus ont véhiculées – au sens premier – et rapportées de leurs voyages, impressions qu'ils ont donc contribué à répandre sur le territoire métropolitain. Davantage que d'autres Provençaux qui partent sur la longue durée s'installer en Extrême-Orient et qui, pour certains, n'en reviennent jamais, ces acteurs de la transformation du monde et de l'impérialisme (qu'il soit formel ou informel) sont plus enclins à contribuer à la circulation de certaines représentations. Leurs allers et retours sont fréquents, ils découvrent l'Asie en pointillé ; de petites touches régulières qui affûtent et affectent leurs perceptions.

La base de données du personnel, avantages et précautions

Dans sa thèse au sujet des Messageries Maritimes entre 1851 et 1894, Marie-Françoise Berneron-Couvenhes constate qu'en « observant de près les sources dont on dispose pour la Compagnie des Messageries Impériales, on est frappé par la discrétion des références au personnel d'exploitation⁸ ». Elle parvient néanmoins à consacrer quelques pages aux capitaines et membres d'état-major dans les années 1860-1890⁹. Nous proposons de développer cette approche sur un temps plus long (1860-1974), notamment à l'aide d'un outil de référencement des données du personnel qui a, depuis, été constitué.

Cette étude, essentiellement statistique dans un premier temps, repose en effet sur une base numérique de données qu'il convient de décrire. L'établissement public de coopération culturelle French Lines & Compagnies, au Havre, conserve les fonds historiques (objets, œuvres d'art, films, photographies et archives) de nombreuses compagnies maritimes françaises de la période contemporaine. Au fil des années et des classements, ce centre de conservation a compilé les informations issues des dossiers individuels des personnels de toutes les entreprises représentées en son sein : nom, prénom, sexe, date et lieu de naissance, nationalité, situation familiale (le plus souvent à l'engagement), numéro et lieu d'inscription maritime, employeur, date d'entrée et de sortie, motif de départ, formation, fonction au sein de la compagnie, navires ou agences d'affectation, quelques mots clés et des informations sur la typologie et la taille du dossier.

Un premier fichier – fruit du dépouillement d'archives transférées de Marseille – est constitué de 9 771 noms, et ne concerne que les lignes méditerranéennes de la Compagnie Générale Transatlantique. Le second fichier, qui représente la base de ce travail, rassemble 55 762 noms toutes compagnies confondues. Il n'a jamais donné lieu à une exploitation globale et académique, qui permettrait pourtant de mieux cerner le profil des gens de mer employés dans les plus grandes compagnies françaises entre les années 1850 et 1970. Cette étude au sujet des marins provençaux est donc une première étape en ce sens puisque, pour cerner les particularités provençales, il faut établir des comparaisons avec l'ensemble des personnels des Messageries Maritimes. De cette imposante base ont été retirés tous les employés de la Compagnie Générale Transatlantique, de la Compagnie Générale Maritime, des compagnies de navigation Fraissinet et Cyprien Fabre ainsi que de la Société Générale De Transports Maritimes à Vapeur, qui ne desservaient pas l'Extrême-Orient. Les agents sédentaires ont également été écartés car leurs carrières répondent à des logiques différentes des personnels embarqués et, par ailleurs, les lieux de naissance ne sont que rarement indiqués. De même, les individus originaires des colonies et employés par ces entreprises n'ont pas été pris en compte ; leurs dossiers ne comportent souvent guère plus qu'un nom, sans autre précision.

Enfin, ont été éliminés du spectre de ce travail tous les gens de mer dont l'engagement se termine avant 1861, date à laquelle la ligne subventionnée au-delà de Suez est officiellement établie. Certes, entre décembre 1859 et janvier 1860, au cours de la seconde guerre de l'opium, l'imposante flotte du général Cousin-Montauban, commandée par le Vice-Amiral Charner et composée d'une centaine de navires dont nombre sont issus de la marine marchande, quitte la France en direction de l'Extrême-Orient¹⁰. Cette expédition marque fortement les esprits des contemporains et pourrait être considérée comme le premier contact maritime de grande ampleur entre la France et la Chine, mais le statut professionnel – civil ou militaire – des marins à bord manque de clarté en l'absence de documents.

Du reste, l'échantillon a été constitué de façon simple : tous les individus pour lesquels les données sont complètes, c'est-à-dire que toutes les catégories sont renseignées, ont été retenus. Cette étude ne concerne donc qu'une partie des gens de mer au service des Messageries Maritimes, soit 2 179 individus. À titre de comparaison, la compagnie employait 5 437 navigants en 1889¹¹. Pour enrichir et recouper ces données, de nombreux sondages ont été effectués directement dans les dossiers individuels les plus anciens, et des témoignages oraux ont été sollicités pour la période la plus récente.

Pour être tout à fait complet, il faudrait considérer les compagnies locales de cabotage, en Indochine par exemple, ou encore les Chargeurs Réunis dont la ligne asiatique se terminait à Saïgon. Hélas, les archives de ces entités sont limitées, voire inexistantes. Il s'agit donc d'un aperçu nécessairement restreint des marins français, et *a fortiori* provençaux, entrés en contact avec l'Asie, néanmoins révélateur eu égard à l'importance des Messageries Maritimes dans les liaisons avec cette région du monde pendant plus d'un siècle.

La relative prépondérance des Provençaux au sein de la compagnie

À partir des données rassemblées, et sur la période considérée, 29,5 % des navigants au service des Messageries Maritimes sont nés en Provence¹². Par ailleurs, le Languedoc¹³, traditionnel réservoir de main d'œuvre pour les ports de Toulon et de Marseille, contribue à hauteur de 10,6 % des effectifs. Enfin, les Corses sont 4,2 % ce qui, rapporté au nombre d'habitants sur l'île, est considérable. Ces trois ensembles régionaux représentent donc 44,3% du total des employés des Messageries Maritimes.

Outre la proximité géographique du port d'attache, ces chiffres sont également le fruit d'une longue évolution. Claire Boer a noté le manque de gens de mer en Provence et Languedoc au début du XVIII^e siècle – 10 000 individus, soit seulement un cinquième des matelots et officiers mariniers du royaume¹⁴. À la fin du même siècle, à force de formation et de recrutements, la tendance semble avoir radicalement changé. La marine du Ponant est toujours majoritairement composée de Bretons, et dans une moindre mesure de Normands, tandis que celle du Levant est désormais constituée de Provençaux, mais aussi de Languedociens et de Corses¹⁵. Les équipages des vaisseaux armés à Toulon, au tout début du XIX^e siècle, sont essentiellement Provençaux, suscitant une véritable homogénéité linguistique¹⁶. Même si l'usage de cette langue commune à bord tend à disparaître par la suite, une tradition maritime s'est ancrée chez les Provençaux. Leurs effectifs nombreux au sein des Messageries Maritimes dans la deuxième moitié du XIX^e siècle représente une permanence de la situation observée à la fin du siècle précédent dans la Royale. Il convient également de noter que les Bretons forment un vivier stable, même pour les Messageries Maritimes, avec 9,3 % des effectifs sur la période.

La longue durée de cette étude peut avoir des effets trompeurs et lisser certains phénomènes. Pour mieux appréhender les évolutions, l'année 1921 fait figure de charnière pour comparer deux périodes. Cette date est commodément située au milieu de la période envisagée, mais c'est aussi un marqueur important pour la compagnie. Au cours de la Première Guerre mondiale, la flotte a perdu l'équivalent de vingt navires et de 74 000 tonneaux ; les unités rescapées sont en piteux état¹⁷. Une nouvelle convention est alors signée avec l'État français en décembre 1920, scindant les Messageries en deux compagnies jumelles : d'un côté les Services contractuels des Messageries Maritimes, tenus de respecter un cahier des charges pour assurer un service postal ainsi que la continuité du territoire impérial – ce sont les lignes subventionnées – et de l'autre la Compagnie des Messageries Maritimes qui administre la première¹⁸, armateur privé opérant des lignes commerciales non contractuelles et donc uniquement mues par la recherche du profit.

La gestion de l'entreprise s'en trouve modernisée. Enfin, l'entre-deux-guerres fait communément figure d'âge d'or pour les paquebots. Les navires lancés par la compagnie (notamment les nautonaphtes mis en service entre 1926 et 1935) véhiculent cette image de luxe et de progrès.

Fort de cette articulation, les chiffres montrent que le nombre de Provençaux diminue après 1921. Ils représentent 32,4 % des effectifs dans la première période, contre 21,6 % après. Le tassement observé par Marie-Françoise Berneron-Couvenhes dans le recrutement méditerranéen des capitaines dans les années 1890 se confirme mais n'amplifie pas par la suite¹⁹. L'explication vient probablement de la proportion de navigants issus de la marine royale, impériale ou nationale. Elle est à peu près similaire chez les Provençaux (68,9 %) ou chez les autres (75,7 %) sur l'ensemble de la période, en revanche, les Provençaux issus des armées sont bien plus nombreux sur la période qui précède 1920 (60,6 % d'entre eux contre 45,2 % pour les autres). Dans les premières décennies, le passage de la Marine impériale/nationale aux Messageries est contractuel selon les termes de la première convention de 1851. L'attrait de salaires nettement plus avantageux fait le reste. À responsabilité maritime égale, cette différence pécuniaire est une constante qui irrite parfois les militaires et donne d'ailleurs lieu à un incident à bord du cuirassé *Bretagne*, en 1928, lorsque le capitaine Cabouffigüe étale avec un peu trop d'ostentation « sa situation intéressante » face aux officiers du navire²⁰.

À 27,5 ans en moyenne, les Provençaux sont un peu plus jeunes que les autres à leur entrée dans la compagnie (29,2 ans par ailleurs). Pour tous, on observe un rajeunissement du recrutement après 1920. La situation familiale au moment de l'engagement, quand elle est indiquée, montre la nette domination du célibat, et il n'y a guère de distinction entre Provençaux et les autres (70,7 % de célibataires parmi les Provençaux dont 44,3 % sont mariés à un moment de leur carrière, contre 73,2 et 39,7 %).

Là où les Provençaux se distinguent, c'est dans leur longévité au service des Messageries : 13 ans en moyenne (médiane à 10 ans), contre 9,5 ans (médiane à 6 ans) pour tous les autres. Après 1920, les carrières sont plus courtes pour tous, et particulièrement pour les Provençaux pour lesquels la différence est plus importante (on passe de 16,3 ans avant 1920 à 11 ans ; contre de 11,7 ans à 9,2 ans). Autre différence déterminante : les engagements courts sont rares chez les Provençaux. Ils sont 5,3 % à quitter les Messageries Maritimes après moins d'un an d'engagement, tandis que le chiffre monte à 9,4 % pour les autres. Les carrières provençales étant plus longues, les démissions sont un peu plus rares (43,9 % contre 50,2 %) et les départs pour cause de limite d'âge sont plus élevés (24 % contre 16 %), surtout avant 1920, et tendent à se rejoindre ensuite (19,3 et 17 %). En ce qui concerne les révocations, débarquements, désertions et licenciements de toutes formes, ils concernent 10,6 % des Provençaux contre 14,3 % des ruptures par ailleurs ; c'est une constante sur la période. Les autres motifs de départ ne montrent pas de différence majeure : le passage au personnel sédentaire (entre 8 et 9,3 %), les décès (entre 20,5 et 22,5 %).

Les dossiers du personnel conservés au Havre concernent, dans leur immense majorité, des officiers (de machine ou de pont) et du personnel médical de bord, mais rarement les emplois subalternes qu'ils soient de navigation ou de service. Pourquoi ? Si l'École des Mousques de Marseille constitue une source de recrutement dans les premières années, Marie-Françoise Berneron-Couvenhes note les difficultés à recruter pour les postes pénibles de chauffeurs ou soutiers²¹. Dès 1862, les Messageries Impériales obtiennent une dérogation à l'Acte de Navigation pour employer de la main d'œuvre indigène, peu chère, non soumise à l'inscription

maritime et formant des contingents de journaliers facilement corvéables. Ce sera particulièrement le cas au-delà de Suez²². Aux Messageries comme à la Compagnie Générale Transatlantique, on assiste donc à un essor du recours aux sujets colonisés. Sur les lignes de la première, particulièrement celle de l'Extrême-Orient, les soutiers et chauffeurs sont arabes, en réalité le plus souvent recrutés en Afrique noire entre Aden et Djibouti, tandis que les boys et commis de cuisine sont Chinois puis Vietnamiens. Au début du XX^e siècle, il y a finalement peu de place pour des Français aux postes pénibles ou qui ne demandent pas de qualifications particulières. Les employés originaires des colonies représentent jusqu'à 47% des effectifs au-delà de Suez (80,6 % de l'équipage machine et 44 % des gens de service) et il est donc peu surprenant de retrouver peu de métropolitains à ces postes dans les dossiers du personnel²³.

À partir de 1926, année de lancement du *Théophile Gautier*, premier paquebot à moteur diesel des Messageries Maritimes, le fonctionnement des navires nécessite de moins en moins de main d'œuvre, le mazout remplaçant progressivement le charbon et ses hordes de soutiers et chauffeurs. Après la Seconde Guerre mondiale, la décolonisation entraîne également des changements importants dans les recrutements, mais aussi dans la perception des origines des employés de la compagnie. Philippe Casanova, Marseillais entré aux Messageries en 1959 commente : « Il y avait des Indochinois parmi le personnel AD SG [agent du service général, gens de mer affectés à des fonctions non maritimes] mais c'étaient tous des Marseillais parfaitement intégrés. Il y avait aussi des Comoriens, eux aussi Marseillais et intégrés²⁴ ». Pour la période la plus contemporaine, l'origine provençale se dilue donc. Il ne s'agit pas tant de racines mais d'un lieu de naissance, souvent lié à la vocation impériale de la cite phocéenne. Paradoxalement à cette ouverture au monde, l'appréhension spatiale est beaucoup plus restreinte. Y'avait-il une solidarité provençale à bord des navires dans les années 1960 ? « Oui, mais en remplaçant provençal par Marseillais, Corses et Catalans²⁵ » et d'ajouter, pour les premiers, « presque tous des habitants du Panier ».

Au cours des décennies qui précèdent, le premier contact des Provençaux avec l'Orient démarre dans les entrepôts de la Joliette avec le débarquement de produits exotiques. La présence croissante d'Asiatiques employés à bord des navires, au service des passagers comme des officiers, contribue également à rapprocher les deux continents. La ségrégation est forte mais la rencontre est possible, et c'est une première sensibilisation à l'Asie.

L'Extrême-Orient pour horizon, depuis la salle des machines

Si la Méditerranée est le berceau de la Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales, c'est vers l'Asie et en particulier l'Extrême-Orient que la compagnie s'illustre. C'est dans cette direction que l'État oriente les lignes subventionnées et c'est là que se trouve le profit des lignes commerciales même si, dans un premier temps, il ne faut pas exagérer l'ampleur des voyages hors convention. Paul Bois rappelle qu'en 1866, la compagnie couvre 500 000 lieues en un an, dont seulement 30 000 relèvent de voyages hors convention. Il faut attendre 1883 pour que ces derniers atteignent 43 %²⁶. Après 1871, le service postal d'Algérie est abandonné et celui vers l'Indochine double²⁷, sans compter l'essor des lignes secondaires asiatiques et les subventions impériales au cabotage indochinois. En 1880, le réseau maritime local subventionné entre Saïgon et Haïphong est développé, puis étendu vers Singapour et Hong Kong. En 1911, la compagnie abandonne l'exploitation de la ligne vers l'Amérique du Sud (qu'elle reprendra néanmoins 52 ans plus tard), concentrant davantage encore les Messageries sur l'Asie et l'Océanie. En doublant la ligne vers Yokohama par un service régulier de cargos au départ de Dunkerque ou d'Anvers, la compagnie affirme sa vocation extrême-oriental²⁸.

Il est difficile de cerner quels marins ont été affectés sur les lignes asiatiques. La base de données indique les navires sur lesquels ils ont embarqué, sans précision de date. Il faudrait effectuer de longs recoupements, peu fiables au demeurant car un navire peut avoir été mis en circulation sur plusieurs lignes au cours de sa carrière. Les sondages effectués au sein des dossiers et les témoignages recueillis pour la période récente montrent que, dès que la présence au sein de la compagnie dépasse un an, un embarquement au-delà du canal de Suez est alors presque systématique. Ce peut toutefois être sur les lignes qui conduisent à Madagascar ou en Australie. Et il est impossible de dire si les Provençaux étaient davantage affectés à cette ligne ou non. Si l'on considère l'Asie à partir des escales de la Smyrne ottomane ou de Beyrouth au Levant, et bien entendu, au-delà de Suez (hors Afrique de l'Est et Océanie), alors en effet, l'immense majorité des marins des Messageries Maritimes abordent l'Asie au moins une fois dans leur carrière. En 1901, sur 62 navires en activité sur un réseau de treize lignes, 46 touchent l'Asie (au sens large) dans le cadre de sept lignes différentes, soit 74,2 % de la flotte. En 1939, malgré la diversification des activités, c'est toujours 53,5 % des navires qui atteignent ce continent²⁹. Les carrières des Provençaux étant un peu plus longues, les occasions d'être affecté sur une ligne asiatique sont donc nombreuses. L'argument financier importe. Alors que le principe de la haute paie est valable pour tous après un an de service, pour motiver les marins à plus de stabilité, les Provençaux se montrent plus fidèles que d'autres groupes régionaux. La ligne d'Extrême-Orient est davantage prisée car elle améliore sensiblement les soldes en comparaison avec les autres lignes. Si, après 1864, la haute paie est supprimée pour les lignes en Méditerranée et mer Noire³⁰, les salaires demeurent néanmoins bien meilleurs au-delà de Suez.

Il ne s'agit pas uniquement de séjours courts le temps des escales sur la ligne d'Extrême-Orient. Nombre de marins sont nommés à des postes de stationnaires en Indochine. Ils participent aux lignes et à l'activité régionales des Messageries Maritimes, et peuvent également remplacer des équipages défaillants. Il est difficile d'estimer leur nombre et *a fortiori* la proportion de Provençaux, mais cette possibilité concerne bien entendu tous les grades et tous les postes utiles au bon fonctionnement des navires de la compagnie basés dans la colonie française. Sur sept seconds-mécaniciens provençaux répertoriés au sein d'un carton de dossiers du personnel, cinq ont servi en station en Indochine pendant au moins 23 mois³¹. Il s'agit d'un passage rémunérateur et formateur, récompensé presque systématiquement par de meilleures positions au sein de la compagnie par la suite. Parfois, c'est aussi l'occasion de changer de carrière. C'est le cas de François Belardy qui, après cinq années au service des Messageries Maritimes, dont deux sur la ligne de Chine et deux en station à Saïgon, démissionne pour entrer dans « l'administration des colonies » et devenir conducteur des Travaux publics dans la capitale cochinchinoise³². Le plus souvent, cette affectation est révélée *via* des courriers au sujet de l'état de santé dégradé des employés, conséquence d'un séjour prolongé sous les tropiques. Une règle tacite établit qu'un séjour de deux ans sur place ouvre les droits à un retour en métropole avec un congé de convalescence de deux mois³³.

Hormis les aspects financiers, un autre facteur entre en ligne de compte : le prestige de la ligne. Indochine oblige, les officiers de ponts côtoient davantage la bonne société coloniale française, ainsi que les diplomates et entrepreneurs qui partent à l'assaut de la Chine et du Japon. Les rapports de voyage ne manquent jamais de mentionner les passagers de marque³⁴. Des liens et des amitiés se tissent en mer, et se poursuivent à terre dans les nébuleuses françaises d'Extrême-Orient, parfois longtemps. Dans les années 1880, le commandant Drujon retrouve au Japon « le ministre de France que j'avais eu l'honneur de connaître à Beyrouth et à Alexandrie et avec lequel j'avais eu jusqu'alors d'excellentes relations³⁵ ». Seules les croisières en Méditerranée, moins longues, moins fatigantes et tout aussi bien fréquentées, semblent l'emporter dans le

cœur des officiers. Eugène Caboufigue a longtemps navigué vers l'Extrême-Orient, mais il termine paisiblement sa carrière sur *Lamartine*, qui promène de riches touristes jusqu'au Levant³⁶. Si l'on considère les deux dernières décennies des Messageries Maritimes, « la ligne du Japon était la plus prestigieuse, » répond sans ambages Philippe Casanova. « Les trois blancs [surnom des trois paquebots en service sur cette ligne dans les années 1960, *Viet Nam*, *Cambodge* et *Laos*] étaient un peu plus gros que les autres, ils étaient plus luxueux et plus climatisés (mais pas à 100 %). Les commandants, les chefs mécaniciens et les commissaires étaient les premiers sur la liste d'ancienneté. Les seconds et les lieutenants effectuaient souvent leur dernier voyage avant d'être appelés à la fonction supérieure sur les cargos. Et à l'équipage aussi, on préférait les "blancs" aux "noirs"³⁷. »

Au sujet des fonctions à bord, la base de données doit être employée avec précaution. Tous les postes occupés successivement étant indiqués, il est impossible de photographier la situation de l'entreprise à un instant précis. Par ailleurs, la mention de capitaine est portée dès lors que le marin possède un brevet de capitaine au long cours, sans pour autant avoir de commandement : il peut être lieutenant, second ou commissaire. On peut toutefois distinguer avec fiabilité trois catégories de gens de mer : le service médical, le service machine et le service pont (hors ADSG). Dans le premier cas, les Provençaux représentent 11,3 % du service médical pour 7,8 % des employés nés en Provence ; il n'y a pas de tendance marquante. Sur le pont, ils sont 26 % des effectifs, ce qui correspond à leur présence globale au sein de la compagnie ; il n'y a pas, ici non plus, de véritable orientation.

En revanche, les Provençaux représentent 47 % du service machine. Ces chiffres méritent d'être nuancés entre les deux périodes considérées : autant ils perdent peu de terrain sur le pont avant et après 1920 (le rapport passe de 70/30 % à 80/20 %) autant la différence dans la salle des machines est importante (le rapport passe de 48/52 % en faveur des Provençaux à 71/29 %). Les employés originaires de Provence se distinguent en effet nettement par leur formation technique : ils sont 27,3 % à sortir d'ateliers navals (dont 22,2 % des ateliers de la Ciotat, et dans une moindre mesure de la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée) contre 8,5 % pour le reste. Ils sont 13,3 % à sortir des arts et métiers (dont 9,2 % de ceux d'Aix-en-Provence) contre 7 % pour les autres. Si les effets ne sont pas immédiats, comme le mentionne Olivier Raveux, c'est tout de même la preuve que l'école des arts et métiers d'Aix-en-Provence apporte effectivement de notables bénéfices à la marine à moyen terme, et confirme l'efficacité de l'enseignement technique provençal³⁸. Sur le long terme néanmoins, il est difficile d'estimer l'impact des formations locales car la mention arts et métiers ou atelier disparaît de la base de données après 1920.

Longtemps, les Messageries Maritimes privilégient un recrutement local qui leur permet d'assurer ou de contrôler une formation 'maison'. Les Provençaux ne sont que 14,5 % à être passés par une autre compagnie maritime avant leur engagement, alors que ce chiffre est de 24,3 % pour les autres. Les ateliers de constructions Louis Benet & C^o, à La Ciotat, deviennent propriété de la compagnie dès 1851. Modernisés sous l'impulsion de l'ingénieur anglais John Barnes puis du français Stanislas Dupuy de Lôme, l'entreprise devient les Ateliers de La Ciotat et lance 99 navires pour le compte des Messageries jusqu'en 1916. Cédée à une filiale l'année suivante, la Société Provençale de Constructions Navales continue à travailler en étroite collaboration avec la compagnie³⁹, mais il ne s'agit plus d'une filiale, ce qui explique probablement le déclin important du nombre de mécaniciens provençaux après 1920. Ces ateliers maîtrisent des technologies complexes et développent « de manière autonome, un savoir-faire original et reconnu⁴⁰. » Avant 1917, le directeur des Ateliers établit chaque année une liste de candidats mécaniciens admissibles (vingt en 1900 par exemple) qui intègrent les

chantiers dans l'attente d'un embarquement. Tous ont déjà réalisé leur service militaire au sein de la marine nationale, voire des engagements plus longs⁴¹. Au-delà de la formation, c'est aussi une manière de conserver à terre un réservoir d'employés qualifiés.

Additivité et soustractivité des représentations

Ces Provençaux, des mécaniciens pour le plus grand nombre donc, embarquent pour l'Asie avec régularité à partir de 1860. Ils sont parmi les premiers à effectuer des rotations régulières entre les deux continents. À chaque traversée, chacun rapporte de petites touches d'Orient et d'Extrême-Orient, des traits de vie locale, des visions imparfaites qui constituent peu à peu un tableau impressionniste. Un regard myope sur l'Asie, le nez collé aux rivages et aux ports, embrassant les contours du continent dans sa globalité, mais sans jamais pénétrer les subtilités de chaque espace. Une Asie qui se révèle point par point au fil des escales ; de fait, il s'agit davantage de néo-impressionnisme. Une peinture pointilliste qui contribue à forger de durables représentations au retour en métropole.

Ce sont des impressions partiales et partielles, mais fréquentes. Sur le pont, le lieutenant Tournaire réalise dix traversées consécutives vers le Japon en 1890-1891⁴². En machines, Gustave Giry demande un congé « après un séjour de 4 ans à bord – ligne de Chine » en 1896, et son collègue Eugène Abel déclare en 1901 « faire le voyage de Chine » depuis trois ans⁴³. Ces marins forgent une vision globale de l'Asie qu'ils peuvent estimer pure car il s'agit d'un mélange de certitudes répétées et d'une accumulation d'expériences souvent similaires. Pour filer la métaphore pointilliste, la théorie des complémentaires sur laquelle ces artistes de la fin du XIX^e siècle se reposent permet d'offrir au spectateur une émotion d'ensemble absolument individuelle, alors que le tableau est le même pour tout le monde⁴⁴. Il en va de même avec la juxtaposition des représentations que les marins provençaux rapportent d'Asie.

Au sujet des couleurs, les pointillistes s'inspirent de postulats scientifiques de leur époque, parmi lesquels les recherches de Charles Henry au sujet du cercle chromatique ont beaucoup de succès⁴⁵. Les théories de l'additivité et de la soustractivité des couleurs rendent un tableau pointilliste plus brillant – plus pur disent les théoriciens du mouvement – car c'est l'œil qui associe les couleurs et non le pinceau. La synthèse additive combine des lumières de sources différentes pour obtenir une nouvelle lumière colorée : de Colombo à Yokohama, bien que les escales soient différentes, les marins en retirent une seule et même expérience maritime de l'Asie. Une couleur portuaire nouvelle et unique. La synthèse soustractive des couleurs combine l'absorption d'au moins trois colorants pour obtenir les nuances d'une gamme : c'est l'ensemble des sentiments précis que chacun rapporte au sujet d'un lieu, nuancier infini qui se diffuse dans les réseaux familiaux, amicaux ou professionnels. Il est permis d'analyser les impressions d'Asie des marins à la lumière de ces théories.

Il y a additivité des représentations lorsque le prisme de la domination impériale efface les particularismes locaux. À bord, les officiers côtoient administrateurs, militaires, diplomates ou représentants de commerce, tous se rendant à leur poste dans l'une des grandes métropoles coloniales d'Asie. Lors des escales, ces individus poursuivent leurs échanges au sein de clubs européens ou dans le cadre de mondanités consulaires. Quand bien même voudraient-ils goûter à l'exotisme des lieux, ils seraient confrontés à la brièveté des touchées, généralement de dix à quinze heures sur la ligne d'Extrême-Orient – à l'exception de Saïgon, trois jours. Il ne reste alors que les rapides excursions prévues par les agences, souvenirs préfabriqués et prêts à emporter, que prolongent quelques cartes postales éditées sur place à cet effet. L'exemple de Hong Kong montre que les balades organisées célèbrent avant tout le génie colonisateur des

Britanniques⁴⁶. Bien que le milieu social soit différent, le reste de l'équipage fréquente sa propre société coloniale, ou bien l'univers interlope des quartiers portuaires, tout aussi marqué par la domination occidentale. L'architecture impériale et la misère indigène paraissent finalement similaires, à Colombo ou à Singapour. Qui plus est, la somme des voyages finit par étouffer les différences au profit d'un exotisme globalisant. L'écrivain marseillais Louis Brauquier, agent sédentaire pour les Messageries Maritimes tout au long de sa carrière, distille cette impression dans ses poèmes lorsqu'il évoque sans précision les « entrepôts d'orient, plein de senteurs », « nos voix dans les bordels, les grands soirs de bagarre sur la côte d'Asie » et « les grands cargos arrêtés dans les rades, qui ne se mêlent pas à la vie de la ville⁴⁷ ». Les ports au-delà de Suez sont des « plaies ouvertes au flanc des continents » et cette idée d'être toujours au bord d'un vaste univers inconnu est récurrente⁴⁸. Et le poète de résumer que « nos souvenirs ne sont pas cors de chasse, mais fracas de treuils et appels de sirènes, rauques ou mélancoliques, de plus en plus faibles, au fond de ports de plus en plus étrangers⁴⁹ ». Au fil des pages de ses différents recueils, les noms de ports et de destinations lointaines s'empilent pour emporter le lecteur dans un vertige oriental.

Pour les marins stationnaires comme pour les agents placés au gré des escales, sédentaires aux yeux de la compagnie mais véritables nomades, le retour en France s'accompagne d'une nostalgie parfois appelée mal jaune. Ces Asiates⁵⁰ comme on les surnomme, transplantent une partie de leur cadre de vie exotique. Les deux exemples qui illustrent ce point s'éloignent du spectre ici dessiné par les marins provençaux, mais sont forts révélateurs et peuvent tout à fait être extrapolés. René Ohl vient d'une famille alsacienne implantée en Indochine. Son père, officier d'infanterie de marine, a contribué à la formation de l'armée japonaise dans les années 1870, et lui-même a dirigé l'agence des Messageries Maritime de Hong Kong pendant onze ans entre 1930 et 1941. La demeure familiale est encore meublée de vestiges glanés au cours de cette épopée asiatique sur plusieurs générations, accumulation d'objets hétéroclites sortis de leurs contextes culturels⁵¹. Un vase japonais est posé sur un meuble chinois près d'une statuette annamite ; il s'agit d'une évocation d'Asie, à la fois personnelle car fortement liée au parcours familial, et en même temps détachée de toute emprise géographique. L'autre exemple est bien provençal, né à Trans dans le Var, mais il n'a pas fait carrière aux Messageries bien qu'il ait souvent emprunté les navires de la compagnie : le docteur Eugène Vadon, médecin major des troupes coloniales a arpenté Madagascar, la région de Kunming en Chine, le Sénégal et enfin Hong Kong, avant de retourner s'établir à Nice en 1926, particulièrement marqué par ses séjours asiatiques⁵². De mémoire de visiteur, son appartement tenait plus du cabinet de curiosités⁵³, réunissant une certaine idée de l'Asie, esthétique et culturelle. Une couleur unique qui n'appartient donc à aucune réalité.

Enfin, et ce n'est jamais incompatible, il y a soustractivité lorsque la mémoire est marquée par un événement brutal qui suscite un souvenir précis, ou bien lorsque la régularité d'une spécificité s'impose durablement à l'esprit. Certaines localisations asiatiques sont alors teintées par un nuancier subjectif. Par exemple, beaucoup de marins de la ligne d'Extrême-Orient, à la fin du XIX^e siècle, sont marqués par la fréquence des typhons aux abords de Hong Kong. Pour le rappeler, les ex-voto possèdent une influence non négligeable⁵⁴. La chapelle Sainte-Anne de Saint-Tropez arbore deux peintures qui évoquent des fortunes de mer ou des incidents évités de justesse au large de la colonie britannique : le *Tigre* en 1865 et le *Natal* en 1889⁵⁵. La basilique Notre-Dame-de-la-Garde à Marseille en possède au moins une sur le même thème : le courrier de Hong Kong à Saïgon pris dans la tempête en 1889⁵⁶. Ces événements, si ponctuels soient-ils, figent l'image des eaux de Hong Kong sur les murs de la chapelle et dans les esprits des visiteurs. Dès lors, en 1927, le père Joseph Bulteau ne s'étonne pas d'être chahuté en mer de Chine, qu'il qualifie de « mer de typhons [...] d'après les descriptions que j'ai entendues ou

lues⁵⁷ ». Et de raconter, bien que la saison des tempêtes tropicales soit passée, une traversée agitée et fort désagréable. Pour les stationnaires des Messageries Maritimes, la fatigue et la maladie sont les thèmes récurrents des séjours en Cochinchine. Pas un seul dossier n'omet le besoin de « refaire sa santé » après un long passage en Indochine⁵⁸. Certes, cet argument sert à apitoyer l'administration pour obtenir un congé avec solde pleine, mais il est également indéniable qu'il s'agit d'une caractéristique réelle et marquante de ce séjour.

Chaque escale peut également prendre la couleur précise d'un produit que l'on rapporte. À ce titre, le cas de la pacotille est pertinent. En droit maritime, il s'agit d'une « marchandise qui, ne payant pas de fret, était embarqué par [l'équipage] dans le but de faire du commerce pour son propre compte⁵⁹ ». C'est une habitude lucrative sur la ligne d'Extrême-Orient car plus les articles viennent de loin, plus ils sont chers. La frontière avec la contrebande est parfois mince et certains marins abusent des libéralités en la matière. En 1898, que ce soit à bord du *Niger* ou du *Yang Tsé*, le second mécanicien Hippolyte Sapho est plusieurs fois rappelé à l'ordre tant son trafic le distrait de ses tâches⁶⁰. Dans les années 1960, la situation semble similaire. Le commandant Casanova se souvient :

« J'ai connu le cas de non-pacotilleurs qui louaient leur couchette aux pacotilleurs pour y entasser leur marchandise ! Pour certains, c'était un deuxième salaire. Pour d'autres c'étaient de simples souvenirs mais la marchandise était toujours la même : à Saïgon le *nuoc mam*, à Hong Kong les nappes brodées, à Kobé et Yokohama les services en porcelaine...⁶¹ »

Les vendeurs locaux, qui montent jusque sur les ponts des navires pour négocier leur marchandise avec les équipages⁶², suscitent des liens privilégiés et marquants. À telle escale, les affaires sont bonnes, à telle autre, il faut se méfier. Autant de jugements mineurs qui sont ensuite colportés de retour sur le Vieux-Port.

Additives ou soustractives, ces synthèses de couleur sont impressionnantes, au sens vieilli de ces images qui impressionnent les plaques photographiques. En métropole, aux yeux de celles et ceux qui, vierges de ces expériences lointaines, reçoivent ces témoignages, les représentations transmises par les marins des Messageries Maritimes contribuent à forger l'imaginaire populaire, souvent caricatural mais parfois juste, à la fois d'une Asie globalisée et de lieux particuliers qui pénètrent la mémoire. Par la fréquence de leurs voyages dès les années 1860, ces gens de mer disposent d'une forme de primeur dans la diffusion de perceptions nouvelles ; et par leur nombre, leurs visions circulent plus rapidement au retour. Souvent négligé dans les analyses et les sources historiques au profit de récits de voyage plus littéraires ou de chroniques diplomatiques réputées plus fiables, l'ensemble de ces pointillés maritimes s'adresse, quelle que soit l'époque, à une vaste population, et contribue donc largement à dessiner, pour les Français, le tableau de l'Asie.

François Drémeaux
Enseignant chercheur (ECER) - Université d'Angers - TEMOS UMR 9016
Visiting Assistant Professor - University of Hong Kong
Chercheur associé - Université Le Havre-Normandie - IDEES UMR 6266

¹ Albert Londres, *Marseille, porte du Sud*, Marseille, Éditions Jeanne Laffitte, 1927 (rééd. 1980), p 4.

² Guy Durand, Jean-François Klein, « Une impossible liaison ? Marseille et le commerce à la Chine, 1815-1860 », dans *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n°57-1, 2010, p 142.

³ Jean Batou, « L'Égypte de Muhammad-Ali. Pouvoir politique et développement économique. 1805-1848 », dans *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 46^e année, n°2, 1991, p 420.

⁴ Michel Barak, « L'armement marseillais dans la seconde moitié du XIX^e siècle », dans *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, n°29-3, 1982, p .479.

- ⁵ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007, p. 103.
- ⁶ Roger Carour, *Sur les routes de la mer avec les Messageries Maritimes*, Paris, Éditions André Bonne, 1968, p. 79 et 81.
- ⁷ *Ibidem*, p.159.
- ⁸ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 162.
- ⁹ *Ibidem*, p. 458-472.
- ¹⁰ Tianyue Jiang, « La marine impériale dans l'expédition de Chine (1857-1860) », dans *Revue historique des armées* [en ligne], n°273, 2014, consulté le 20 octobre 2020, § 21.
- ¹¹ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 447.
- ¹² Les départements du Vaucluse, des Alpes de Haute-Provence, du Var, des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes.
- ¹³ Les départements de l'Ardèche, de l'Aude, du Gard, de l'Hérault, de la Lozère et du Tarn, ainsi que parties de la Haute-Garonne et de la Haute-Loire.
- ¹⁴ Claire Boer, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », dans *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n°32, 2017, p. 28
- ¹⁵ Rémi Monaque, « Marins du Levant – Marins du Ponant », dans *Stratégique*, n°109, 2015, p 105.
- ¹⁶ Jean-Claude Gillet, *La Marine impériale. Le grand rêve de Napoléon*, Paris, Bernard Giovanangeli éditeur, 2010, p. 29.
- ¹⁷ Paul Bois, *Le grand siècle des Messageries Maritimes*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, collection « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille », 1992, p 77.
- ¹⁸ Roger Carour, *op. cit.*, p. 171.
- ¹⁹ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 459.
- ²⁰ FL&C°, 1997 002 1452, dossier Eugène Caboufigue.
- ²¹ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 165.
- ²² *Ibidem*, p. 166 et 168.
- ²³ *Ibid.*, p. 453.
- ²⁴ Entretien avec Philippe Casanova, président de l'Association des anciens membres des États-Majors de la Compagnie des Messageries Maritimes, 2 novembre 2020.
- ²⁵ *Idem*, 1^{er} novembre 2020.
- ²⁶ Paul Bois, *op. cit.*, p 49 et p.59.
- ²⁷ Roger Carour, *op. cit.*, p. 111.
- ²⁸ *Ibidem*, p. 119 et p.158-159.
- ²⁹ Paul Bois, *op. cit.*, p 65 et 87.
- ³⁰ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 164-165.
- ³¹ FL&C°, 1997 002 0403.
- ³² *Idem*, dossier François Belardy.
- ³³ FL&C°, 1997 002 0022 ; 1997 002 1452 ; 1997 002 0111, etc.
- ³⁴ FL&C°, 1997 002 4018, par exemple, les rapports de voyage de *D'Artagnan*.
- ³⁵ FL&C°, 1997 002 0111, dossier Marie-Édouard Drujon.
- ³⁶ FL&C°, 1997 002 1452, dossier Eugène Caboufigue.
- ³⁷ Entretien avec Philippe Casanova, 2 novembre 2020.
- ³⁸ Olivier Raveux, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 1998, p. 82 et p. 170.
- ³⁹ *Gazette des Messageries Maritimes*, neuvième année, n°6, juin 1926, p 5.
- ⁴⁰ Xavier Daumalin, Olivier Raveux, « Aux origines de l'industrie moderne marseillaise : l'œuvre de Louis Benet et de Philip Taylor (années 1830-1850) », dans *Rives méditerranéennes*, n°45, 2013, p. 25.
- ⁴¹ FL&C°, 1997 002 0403.
- ⁴² FL&C°, 1997 002 0022, dossier Paul Tournaire.
- ⁴³ FL&C°, 1997 002 0403, dossiers Eugène Abel et Gustave Giry.

- ⁴⁴ Camille Mauclair, *L'impressionnisme : son histoire, son esthétique, ses maîtres*, Paris, Librairie de l'Art ancien et moderne, 1904, p. 187.
- ⁴⁵ Charles Henry, *Cercle chromatique : présentant tous les compléments et toutes les harmonies de couleurs*, Paris, Charles Verdin, 1888, 167 p.
- ⁴⁶ AFL, CMM, Communication, 1997 002 5019, Hong Kong, plaquettes d'escaliers.
- ⁴⁷ Louis Brauquier, *Je connais des îles lointaines*, Paris, Éditions de La Table Ronde, 1994 [rééd.2018], p. 81, 86, 172.
- ⁴⁸ *Ibidem*, p. 106, 168, 174.
- ⁴⁹ *Ibid.*, p. 320.
- ⁵⁰ Jean Hougron, *Les Asiates*, Paris, Domat, 1954, 658 p.
- ⁵¹ Entretiens avec Catherine Law, 24 mars 2010, et René Ohl fils, 17 juillet 2010.
- ⁵² CADN, poste de Hong Kong, article 16, 2 mai 1921 ; article 4, 2 juillet 1925.
- ⁵³ Entretien avec le père Bruno Lepeu (MEP), 11 juin 2013.
- ⁵⁴ Bernard Cousin, *Le regard tourné vers le ciel. Ex-voto peints de Provence*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2017, p. 164.
- ⁵⁵ « Les ex-voto de la chapelle Sainte-Anne. Témoignages de la foi des gens de mer », exposition temporaire au musée d'histoire maritime de la Citadelle de Saint-Tropez, du 10 avril au 31 octobre 2016.
- ⁵⁶ <https://provenceavivre.wordpress.com/2020/09/11/tresors-des-ex-voto-de-provence/>, consulté le 15 décembre 2020.
- ⁵⁷ <https://www.messageries-maritimes.org/sphinx2.htm>, témoignage du père Joseph Bulteau, 27 octobre 1927, consulté le 15 décembre 2020.
- ⁵⁸ FL&C°, 1997 002 0565, 1997 002 0291, 1997 002 0111, 1997 002 0022, 1997 002 0403.
- ⁵⁹ www.cnrtl.fr, pacotille, consulté le 15 décembre 2020.
- ⁶⁰ FL&C°, 1997 002 0403, dossier Hippolyte Sapho.
- ⁶¹ Entretien avec Philippe Casanova, 1^{er} et 2 novembre 2020.
- ⁶² <https://www.messageries-maritimes.org/viet28.jpg>, page du paquebot *Viet Nam*, photographie de Michel Caracatzanis, consulté le 15 décembre 2020.