LES RAPPORTS D'AGENCES ÉTRANGÈRES DE LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

FR-FLC-1997002_AGE(fonds)

Nous contacter pour l'envoi des documents, qui sont volumineux

Fonds conservé par l'EPCC French Lines & Compagnies

États des fonds numérisés

Par Florent Crayssac, archiviste de l'EPPC French Lines & Compagnies, en mai 2022

Élaboré conformément aux recommandations du SIAF

Avant-propos

L'établissement public de coopération culturelle (EPCC/IC) French Lines & Compagnies, Patrimoine maritime et portuaire a été créé par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017. Fondé par la ville du Havre et la Région Normandie, il a pour missions de conserver, de valoriser et de promouvoir le patrimoine de la Marine marchande française, de ses compagnies et de ses ports.

Il succède à l'association French Lines (1995-2018) qui avait été créée pour sauvegarder et valoriser le patrimoine historique de la Compagnie Générale Maritime (hérité de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie des Messageries Maritimes) et de la Société Nationale Corse-Méditerranée.

French Lines & Compagnies conserve un très important fonds consacré à cette histoire maritime et portuaire : environ 5 kilomètres linéaires d'archives historiques, des milliers d'ouvrages et de périodiques spécialisés, 80 000 phototypes, près de 300 films, des archives sonores ainsi qu'une collection de 32 000 objets et œuvres d'art.

L'ensemble des archives historiques ont un statut d'archives publiques, en vertu de l'article L.211-4 du Code du patrimoine. Leur prêt est consenti par le Service interministériel des Archives de France et leur gestion est assurée avec le conseil des Archives nationales du monde du travail.

La totalité de ce patrimoine est inaliénable et géré par l'EPCC French Lines & Compagnies qui le valorise en assurant la programmation d'activités culturelles, scientifiques et pédagogiques.

Table des matières

Avant-propos 2
Introduction 5
Importance matérielle du fonds 5
Nom du producteur 5
Histoire administrative 5
La Compagnie des Messageries Maritimes 5
Historique de la conservation : 7
Modalité d'entrée 7
Présentation du contenu 7
Évaluation, tri, élimination, sort final 7
Accroissement 7
Mode de classement 7
Conditions d'accès 7
Langues et écriture des documents 7
Sources complémentaires 7
Les rapports d'agences étrangères classées par villes : 10
- Aden (Yémen) 10
- Alexandrette (Turquie) 10
- Batavia (Jakarta-Indonésie) 10
- Batoum (Géorgie) 10
- Beyrouth (Liban) 10
- Bombay (Inde) 10
- Calcutta (Inde) 10
- Colombo (Sri Lanka) 10
- Constantinople-Istanbul (Turquie) 10
- Haiphong (Vietnam) 11
- Haifa (Israël) 11
- Hong-Kong (Chine) 11
- Izmir-Smyrne (Turquie) 11
- Jaffa(Israël) 11
- Kerrasunde—Giresun (Turquie) 11
- Kobe (Japon) 11
- Karachi (Pakistan) 11
- Larnaca (Chypre) 11

- Lattaquie (Syrie) 11
- Madras-Chennai (Inde) 12
- Manille (Philippines) 12
- Mersina-Mersin (Turquie) 12
- Nagazaki (Japon) 12
- Phnom-Penh (Cambodge) 12
- Pointe De Galle (Sri Lanka) 12
- Pondichéry (Inde) 12
- Qui Nhon- Quy Nhon (Vietnam) 12
- Saigon- Ho Chi Minh Ville (Vietnam) 12
- Samsoun-Samsun (Turquie) 12
- Shanghai (Chine) 13
- Singapour (République de Singapour) 13
- Tiflis-Tbilissi (Géorgie) 13
- Tourane –Da Nang (Vietnam) 13
- Trébizonde-Trabzon (Turquie) 13
- Tripoli (Lyban) 13
- Yokohama (Japon) 13

Introduction

Importance matérielle du fonds : 119 cotes

Nom du producteur : Compagnie des Messageries Maritimes (Compagnie maritime)

Histoire administrative :

La Compagnie des Messageries Maritimes

La Compagnie des Messageries Maritimes (MM) est une compagnie maritime française fondée en 1851 par Albert Rostand, armateur marseillais et Ernest Simons, directeur de la compagnie de diligences des Messageries Nationales. Créée sous le nom de Messageries Nationales, elle devint rapidement les Messageries Impériales avant de prendre finalement en 1871 le nom de Messageries Maritimes. La compagnie assure deux types de lignes : les lignes postales, subventionnées par l'Etat, incluant aussi le transport gratuit et obligatoire des passagers et du matériel de l'Etat, et les lignes commerciales, transportant passagers et marchandises privées. Afin de s'assurer la construction, la réparation et l'entretien de ses navires, la compagnie acquiert, sous le conseil de l'ingénieur Armand Behic, le chantier naval de la Ciotat.

Au départ du Vieux Port puis de La Joliette dès 1854, les premières destinations touchées par la compagnie sont l'Italie et le Levant. Les activités grandissantes de commerce et de transport amènent à la création de nouvelles lignes : Algérie en 1854, Mer Noire en 1855, Indochine en 1860, Japon, Australie en 1882, Rio de Janeiro ou encore Buenos Aires en 1860… deviendront ses destinations phares. Parallèlement à ses grandes lignes intercontinentales, le réseau des MM s'étoffe progressivement de lignes moyen-courrier permettant de joindre des ports un peu excentrés par rapport aux lignes principales. Certaines ne sont pas subventionnées et n'assurent qu'un service commercial. En Extrême Orient, des lignes stationnaires sont créées pour tenir compte de la nouvelle donne coloniale : en 1882 Saïgon-Haiphong via Tourane (Da-Nang), Saïgon-Singapour via le bagne de Poulo Condor et Saïgon-Batavia (Djakarta), en 1885 Saïgon-Manille. Toutes ces lignes entraînent la construction de nombreux navires neufs. Si la plupart prennent naissance à La Ciotat, les chantiers ne peuvent à certaines époques suivent le rythme imposé par la direction de la compagnie et d'autres chantiers sont sollicités, notamment ceux de la Seyne sur mer et de Port de Bouc, près de Marseille, mais aussi des chantiers du nord de la France, ou même d'Angleterre.

La fin du siècle marque la fin de cette grande période d'expansion : il n'y a plus de création de grande ligne intercontinentales, les lignes annexes sont modifiées en fonction des besoins, et les anciens navires réutilisés sur des lignes moins prestigieuses. Entre 1904 à 1912, un seul navire est lancé aux Chantiers de la Ciotat, tandis que la Compagnie achète un certain nombre de cargos et de navires mixtes à diverses compagnies plus ou moins en faillite, pour étoffer sa flotte commerciale.

1912 marque un tournant dans la politique des Messageries, qui se tournent vers une rentabilisation du fret et des passagers, au détriment de la vitesse et de la régularité du transport du courrier: abandon de la ligne d'Amérique du Sud, considérée comme non rentable, construction de nouveaux navires ou modification des anciens, sacrifiant la vitesse à une plus grande capacité de fret et à un meilleur confort pour les passagers. Malheureusement, de ce programme, seuls 3 navires, modifiés la même année (*Paul Lecat*, *Lotus* et *Karnak*), auront le temps de montrer l'intérêt de ces changements. Tous les autres navires du programme (*André Lebon, Sphinx, Athos, Porthos, Angkor*) ne

seront terminés qu'après la déclaration de guerre et, pour les survivants, ne pourront reprendre un service commercial normal avant le début des années 20, où ils ne seront plus alors des navires neufs et à la pointe du progrès technique.

La première guerre mondiale entraîne de profondes mutations dans la compagnie ; les navires de 1914, dont près du tiers (25 navires) ont été détruits pendant la guerre, sont usés et fatigués. Certains peuvent être réutilisés après travaux, mais ne retrouvent pas leur luxe d'antan. La Compagnie doit donc faire avec les navires allemands remis comme dommages de guerre, eux aussi bien usés ou détériorés par de longues périodes d'inutilisation ou d'entretien insuffisant. Très peu d'entre eux resteront en service jusqu'au début de la seconde guerre mondiale. Sur le plan juridique, en 1921 la société est scindée en deux grandes entités administratives : les "Services contractuels des Messageries Maritimes", qui assurent les lignes postales et reçoivent une subvention de l'Etat pour ce service public, et la "Compagnie des Messageries Maritimes", compagnie de navigation de droit commun, qui assure des lignes uniquement commerciales, sans obligation de desserte régulière ni de devoirs particuliers vis à vis de l'Etat. Un nouveau programme de construction est lancé, sous l'impulsion du président Georges Philippar. Une nouvelle série de paquebots luxueux est construite, en grande partie sur les chantiers de La Ciotat entre 1925 et 1935. Les lignes établies à la fin du siècle précédent sont peu modifiées pendant cette période d'entre-deux-guerres. Seule la ligne du Pacifique change de sens à partir de 1923 et, toujours à partir de Marseille, desservir les Antilles, Tahiti par le canal de Panama ouvert en 1913 et la Nouvelle Calédonie, tandis que l'ancienne ligne par Suez devient rapidement obsolète. La crise économique mondiale porte un coup d'arrêt au programme de construction des Messageries Maritimes. Aucune construction nouvelle n'est entreprise par la compagnie, qui se contente d'acheter selon ses besoins des navires de petit tonnage destinés à des lignes annexes ou des utilisations particulières.

La seconde guerre mondiale porte un coup fatal à la flotte. De nombreux navires sont coulés en mer, d'autres sabordés en 1944 par les allemands pour boucher les passes à l'entrée des ports. D'autres sont réquisitionnés par les alliés et participent à la Guerre comme transports de troupes ou de fret. Fin 1944, la Compagnie n'a plus en France Métropolitaine un seul navire en état de naviguer. La moitié de la Flotte a été coulée. Les survivants sont éparpillés sur toutes les mers du globe, souvent sous pavillon étranger pour continuer la lutte contre l'ennemi japonais. Les transports reprennent très doucement au cours de l'année 1946, sur des navires usés, encore transformés en transports de troupes, et dont l'utilisation principale est le rapatriement des réfugiés et exilés, ou le transport de troupes vers un nouveau théâtre d'opérations: l'Indochine. Il faut attendre 1947 et l'arrivée des premiers *liberty ships* livrés par les USA dans le cadre du plan Marshall pour qu'un véritable réseau de transport de fret se remette en place. La compagnie lance un programme de construction de grands paquebots mixtes, baptisés type MC pour l'Extrême Orient, MD pour l'Océan Indien et ME pour le Pacifique. Le premier d'entre eux sera livré en octobre 1952, le denier en juillet 1954 seulement. En attendant, les lignes sont assurées par les paquebots ayant survécu à la guerre et parfois refondus. Ils ne suffisent pas néanmoins à assurer un service régulier et la compagnie est obligée d'acheter d'occasion ou d'affréter de manière régulière des navires pour assurer la régularité des rotations.

Dans le milieu des années 50, la Compagnie, nationalisé en 1948 retrouve peu à peu un équilibre financier. L'exploitation des paquebots mixte est rentable, et les liberty-ships se révèlent à l'usage économiques et robustes, permettant de temporiser le renouvellement de la flotte de charge jusqu'en 1955. Au début des années 60, la compagnie fait encore l'achat de trois grands paquebots à la

Compagnie Sud Atlantique et aux Chargeurs Réunis pour assurer la ligne du Pacifique Sud qu'elle reprend à partir de janvier 1962. Malheureusement, l'explosion du transport aérien aura rapidement raison des lignes de transport de passagers sur de longues distances. La dernière décennie des Messageries Maritimes est celles des nouvelles tentatives : premier pétrolier, premiers navires automatisés, premier porte-conteneurs, premier gazier.

La Compagnie des Messageries Maritimes fusionne finalement avec la Compagnie Générale Transatlantique le 23 février 1977 pour créer la Compagnie Générale Maritime.

Historique de la conservation :

Les documents du fonds des archives de la Compagnie des Messageries Maritimes ont été apportés en 1995 à l'association French Lines.

Modalité d'entrée : Versement

Présentation du contenu :

Les rapports d'agences de la Compagnie des Messageries Maritimes sont un ensemble de documents partiellement numérisés concernant les informations données par les agents en station dans les ports d'escales touchés par les lignes de la Compagnie. Ces documents nous renseignent sur l'administration en place dans ces agences, les nouvelles du pays, le trafic et l'avitaillement, la comptabilité et le personnel en place, et sont une source documentaire importante sur les échanges entre un port et une compagnie maritime. Classés par années (malgré des manques) et par villes, ils permettant également de suivre l'évolution des agences et de leurs importances stratégiques pour la compagnie.

Ce corpus ne présente pas l'intégralité des archives des agences étrangères de la compagnie, mais uniquement les archives numérisées et communicables sous format numérique. Ce corpus est destiné à s'accroitre avec les futures numérisations au sein du fond.

Évaluation, tri, élimination, sort final : élimination des doublons avant inventaire, pas de perte de métrage linéaire

Accroissement : non prévu

Mode de classement : Classé selon le cadre de classement de l'EPCC French Lines & Compagnies

Conditions d'accès : articles L. 211-1 à L. 211-6 du Code du Patrimoine

Langues et écriture des documents : Français

Sources complémentaires :

- Archives nationales du monde du travail
- Archives nationales
- Service des archives économiques et financières
- Service Historique de la Défense
- Archives diplomatiques
- Archives nationales d'outre-mer

- **Zone d'identification**

Référence : FR-FLC-1997_002_AGE (fonds)

Intitulé : les rapports d'agences étrangères de la Compagnie des Messageries Maritimes

Dates : 1923-2003

Niveau de description : Fonds

Importance matérielle : 119 cotes

- **Zone de contexte**

Nom du producteur : Compagnie des Messageries Maritimes (Compagnie maritime)

Histoire administrative : historique de la Compagnie des Messageries Maritimes

Historique de la conservation : 1995 transmission du fonds de la Compagnie des Messageries Maritimes à l'association French Lines.

Modalité d'entrée : versement

- **Zone du contenu de la structure**

Evaluation, tris, élimination, sort final : élimination des doublons, pas de perte de métrage linéaire

Accroissement : non prévu

Mode de classement : Classé selon le cadre de classement de l'association French Lines

- **Zone des conditions d'accès et d'utilisation**

Conditions d'accès : articles L. 211-1 à L. 211-6 du Code du Patrimoine

Langues et écriture des documents : Français

- **Zone de contrôle de la description**

Note de l'archiviste : Etabli par Florent Crayssac, archiviste de l'EPPC French Lines & Compagnies, en mai 2022

Élaboré conformément aux recommandations du SIAF

Les rapports d'agences étrangères classées par villes :

- Aden (Yémen)

1997 002 4388: 1882-1883 ; 1886-1890 ; 1892-1918 ; 1925-1934

1997 002 4389: 1935-1940 ;1944

- Alexandrette (Turquie)

1997 002 4389: 1880-1883 ; 1886-1913 ;1918-1923

1997 002 4390: 1925-1940

- Batavia (Jakarta-Indonésie)

1997 002 4394: 1880-1883 ; 1886-1889 ; 1892-1895 ; 1897-1898 ;1900-1901 ;1903-1904

1997 002 4409: 1966-1968

- Batoum (Géorgie)

1997 002 4395: 1886-1914; 1919-1920

- Beyrouth (Liban)

1997 002 4395: 1880-1883; 1886-1899; 1904; 1907-1910; 1913; 1920-1923

1997 002 4396: 1924-1936

1997 002 4397: 1937-1942; 1944-1952

1997 002 4398: 1953-1957

- Bombay (Inde)

1997 002 4398: 1889-1890; 1892-1893; 1898-1916; 1960; 1962-1963; 1967-1968

- Calcutta (Inde)

1997 002 4400: 1880-1883 ; 1887-1890 ; 1893-1894 ; 1897-1903 ; 1907-1908 ; 1910-1913 ; 1915-1916 ; 1921-1922 ;1924 ;1927-1936 ; 1963 ; 1966-1967

- Colombo (Sri Lanka)

1997 002 4401: 1882-1883 ; 1886-1890 ; 1892_1896 ; 1902-1915 ; 1918-1919 ; 1921-1927

1997 002 4402: 1928-1938; 1946-1950

1997 002 4403: 1951

- Constantinople-Istanbul (Turquie)

1997 002 4404: 1881-1883; 1902-1913; 1920-1926

1997 002 4421: 1935-1938

- Haiphong (Vietnam)

1997 002 4414: 1882; 1889-1890; 1892-1898; 1902-

1997 002 4415: 1918-1928

1997 002 4416: 1929-1939

1997 002 4417: 1940-1943; 1945-1958

- Haifa (Israël)

1997 002 4414: 1937-1939

- Hong-Kong (Chine)

1997 002 4418: 1880-1884; 1890; 1902 ; 1906-1927

1997 002 4419: 1928-1939

1997 002 4420 : 1946-1962

1997 002 4421 : 1963-1968

- Izmir-Smyrne (Turquie)

1997 002 4421: 1935-1939

1997 002 4473 : 1880-1883; 1886-1898; 1900-1901 ; 1904 ; 1906-1914 ; 1919-1926

- Jaffa(Israël)

1997 002 4421: 1880-1881; 1883; 1886-1889; 1891_1908; 1911-1913; 1920; 1935

- Kerrasunde—Giresun (Turquie)

1997 002 4422: 1880-1883; 1886-1896; 1904-1907; 1909

- Kobe (Japon)

1997 002 4422: 1886-1890 ; 1892-1894 ; 1900-1915 ; 1920

1997 002 4423: 1920-1932 ; 1935-1939 ;1949-1950

1997 002 4424: 1951-1961

1997 002 4484: 1948

- Karachi (Pakistan)

1997 002 4425 : 1889 ;1890 ; 1895

- Larnaca (Chypre)

1997 002 4428 : 1886-1889 ; 1891-1894 ; 1896 ; 1900 ; 1904-1905 ; 1908 ; 1935 ; 1937-1938

- Lattaquie (Syrie)

1997 002 4428 : 1880-1883 ; 1886-1906 ; 1920

- Madras-Chennai (Inde)

1997 002 4436: 1880-1883 ; 1886-1890 ; 1892-1899 ; 1929-1939 ; 1945-1950

1997 002 4437: 1951-1957

- Manille (Philippines)

1997 002 4441 : 1887-1889 ; 1951-1958

- Mersina-Mersin (Turquie)

1997 002 4443 : 1881 ;1883 ;1886-1913 ;1921-1925

- Nagazaki (Japon)

1997 002 4446 : 1895

- Phnom-Penh (Cambodge)

1997 002 4452 : 1966

- Pointe De Galle (Sri Lanka)

1997 002 4452 : 1880-1881

- Pondichéry (Inde)

1997 002 4452 : 1880-1883; 1886-1890; 1892-

1997 002 4453 : 1924-1935 ;1937-1939

1997 002 4454 : 1940; 1945-1963

- Qui Nhon- Quy Nhon (Vietnam)

1997 002 4457: 1892; 1894-1921; 1924-1927; 1935-1936

- Saigon- Ho Chi Minh Ville (Vietnam)

1997 002 4459 : 1880; 1882-1883; 1886-1890; 1892-1895; 1897-1898; 1900; 1902-1903; 1906-1913; 1915-1920

1997 002 4460 : 1921-1929

1997 002 4461 : 1930-1935

1997 002 4462 : 1936-1941

1997 002 4463 : 1942-1949

1997 002 4464 : 1950-1957

1997 002 4465 : 1958-1968

- Samsoun-Samsun (Turquie)

1997 002 4467 : 1882-1883 ; 1886-1888 ;1890-1893 ;1895-1913 ;1919-1920

- Shanghai (Chine)

1997 002 4467 : 1880-1883 ; 1886 ; 1890 ;1892-1895 ;1903 ; 1907-1908 ;1910-1917 ;1919-1920

1997 002 4468 : 1921-1930

1997 002 4469 : 1931-1940

1997 002 4470 : 1942-1944 ;1946-1950 ;1952 ;1954-1959

- Singapour (République de Singapour)

1997 002 4470 : 1880 ;1882-1883 ;1886-1890 ;1892-1895 ;1897-1898 ;1910-1913 ;1916-1917

1997 002 4471 : 1922 ;1924-1939

1997 002 4472 : 1946-1968

- Tiflis-Tbilissi (Géorgie)

1997 002 4484 : 1894-1898 ;1901

- Tourane –Da Nang (Vietnam)

1997 002 4485 : 1887 ; 1892-1919 ;1921-1925

1997 002 4486 : 1926-1943 ; 1946 ;1948

- Trébizonde-Trabzon (Turquie)

1997 002 4487 : 1880-1883 ;1886-1889 ; 1891-1900 ; 1903-1906 ;1908

- Tripoli (Lyban)

1997 002 4487 : 1880-1883

- Yokohama (Japon)

1997 002 4484 : 1948-1965

1997 002 4485 :1966-1968

1997 002 4488 : 1880-1883 ;1886-1890 ;1893-1900 ; 1902-1908 ;1910-1913 ;1916-1922 ;1924

1997 002 4489 : 1925-1932 ;1935-1940