

# LE DOUANIER FRANCOPHONE

*Hors Série n°7*



## Les douanes maritimes chinoises de 1854 à 1950





Par Serge Rinkel

### Présentation par Luc Doumont président AIDF



Une des conséquences de l'ouverture de la Chine au commerce avec les occidentaux consiste, dès 1854, en la création d'un service multinational dénommé les douanes impériales maritimes chinoises. Ce nouveau service naît d'un accord entre Chinois et Occidentaux, avec pour but la rationalisation du service douanier de l'Empire, demeurant un service administratif chinois, pourvu d'un personnel d'encadrement occidental, au statut cependant très ambigu : ces administrateurs, conservent leur nationalité et les avantages qui s'y attachent, tout en devenant fonctionnaires de la Chine et nouveaux maîtres des contrôles aux frontières et de la perception des droits et taxes. Il faut impérativement court-circuiter une bureaucratie corrompue et créer les conditions d'une concurrence commerciale équitable.

Mission réussie : ce service, dirigé par un britannique, a été immédiatement perçu comme un modèle d'honnêteté, de rigueur et de fidélité à l'empire chinois, à qui toutes les recettes étaient reversées, mais le nouveau système n'est pas parfait, les douaniers multinationaux devant faire face à un contexte politique compliqué pendant des guerres, des mouvements de rébellion, l'occupation d'une grande partie du pays, l'octroi de territoires à régimes douaniers particuliers et devant faire face à de nombreux flux de contrebande. En même temps le service développe nouvelles missions de service public ; Pendant ces quatre-vingt-seize années les chinois ont beaucoup souffert, et les douaniers multinationaux n'ont pas été épargnés.

Ce récit, accompagné par une iconographie très riche et originale, se concentre sur cette histoire des douanes maritimes chinoises, pour que les douaniers que nous sommes, puissent s'imaginer sur les rivages de cette mer de Chine méridionale pour essayer de mieux comprendre les actions de ce premier corps multinational, qui préfigurait peut-être la structure des douanes de demain. Merci à Serge Rinkel, vice-président de notre association, qui a rencontré un jour à Papeete (Tahiti) un ancien commandant anglais d'un navire des douanes maritimes chinoises, qui l'a intéressé sur le sujet, en lui offrant un macaron de casquette du service. Serge a ensuite fouillé en 2004, lors d'une mission internationale, les archives des douanes de Taipei (Taïwan, ex Formose). Il a collecté aussi, des documents de l'époque très originaux, il a scruté les archives du service déposées en Grande Bretagne, en Chine, aux États-Unis et en France pour mieux nous livrer une vision francophone sur cette histoire étonnante. Serge a beaucoup travaillé en Afrique et notamment au Nigeria où il réside depuis plusieurs années, mais la passion de l'histoire n'a pas de frontières.

Il y a eu des inspecteurs de vingt-trois nationalités qui ont travaillé au sein de ces douanes originales. Parmi eux, des suisses, des belges et des français. Une fois de plus, bonne lecture !

**Luc Doumont**  
**Président AIDF**

LE DOUANIER FRANCOPHONE  
Directeur de la publication Luc Doumont  
Conception : Francis Anaya  
Dépôt légal à parution du journal  
Parution biannuelle - Courriel : [siege@aidfdouaniers.org](mailto:siege@aidfdouaniers.org)  
Site internet : [aidfdouaniers.org](http://aidfdouaniers.org)

# LES DOUANES MARITIMES CHINOISES,

De 1854 à 1950

中國舊海關資料

par Serge Rinkel

*A Stella Ebi Enyuma*

*« Le service que je dirige s'appelle le Service des Douanes Maritimes Chinoises, mais son champ d'action est vaste, son objectif est de faire du bon travail pour la Chine, dans tous les domaines possibles ! ».*

*M. Robert Hart : lettre à M. Salisbury, 1885*

***Table des matières à la fin : page 148***

***Avertissement*** : La Commission d'Enrichissement de la Langue Française recommande une nouvelle graphie des noms des villes chinoises, différente des appellations en usage autrefois dans les concessions françaises, dans le territoire français de Kwan Chou Wan ou en Indochine. On trouvera ainsi dans ce texte, Shangai pour Chang Hai, mais l'auteur a cependant conservé certaines appellations plus connues chez les francophones comme Canton ou Pékin, afin que les subtilités du Mandarin gênent le moins possible la lecture de ce récit.



*Douanes Impériales Maritimes Chinoises  
macaron de la casquette des agents de 1863 à 1912  
(Collection Serge Rinkel)*



*Macaron des douanes de la République Populaire de Chine*



*Macaron de la République de Chine (Taiwan)*

## CARTE DE LA CHINE



*Cette carte de la Chine, illustre l'histoire contée ci-après ; ses sources sont variées, reprises par la collection l'Histoire en 2019, un magazine en édition papier et internet, que je recommande à nos lecteurs passionnés d'histoire. S.R.*

对于那些能看懂简体中文版的人

这个故事是针对法语读者的，无意与“中国官方历史”进行比较。它充其量只是为那些不熟悉中国海事海关历史的人提供一些澄清。

愿这一伟大的边境管制服务继续保护中国公民和这个国家的经济。

## Introduction

Environ onze mille agents étrangers appartenant à vingt-trois pays seront recrutés pour exercer au sein du service multinational des douanes maritimes chinoises, de 1854 à 1950. (Parmi eux, on peut évaluer la participation française à environ un millier d'agents. On note aussi, en ce qui concerne les francophones, la présence de plusieurs belges et de quelques suisses).

C'est la Grande-Bretagne qui domine le service avec environ 65% d'agents anglais, ce qui explique que les comptes rendus, les rapports et les différentes archives concernant l'histoire de ces agents ne sont publiés qu'en anglais et en mandarin, le service étant relativement inconnu dans les pays francophones.

Beaucoup de ces archives restent concentrées dans les universités de Bristol, de Belfast, de Londres et au musée maritime de Greenwich comme bien sûr en Chine, à Pékin, Shanghai, Canton, Nankin, Hong Kong et à Taiwan, qui assume toujours l'héritage direct du service. Enfin on retrouve aussi quelques dossiers aux Etats-Unis (Harvard), en Australie, en France (Paris, Lyon, Nantes), en Belgique à Bruxelles et partout dans le Monde, au sein des familles des agents.

Merci surtout aux archives de Bristol, qui conservent précieusement de nombreuses photographies, récits, rapports et divers témoignages accessibles.

La carrière de ces douaniers multinationaux n'a jamais été ni tranquille, ni facile, au travers de conflits divers sur le territoire de la Chine, engageant les forces de Grande-Bretagne, France, Russie, Japon et d'autres pays occidentaux, au travers aussi de mouvements contre les étrangers, de révolutions et de batailles des seigneurs de la guerre et finalement de guerres mondiales et d'une longue guerre civile. Sans compter, les nombreux circuits de contrebande très actifs et très dangereux. Bref il s'agit de raconter les grandes étapes d'une véritable épopée.

Au cours de plusieurs séjours de longue durée dans l'Océan Pacifique, en Polynésie Française, à Tahiti, comme en mer de Chine, à Taiwan (République de Chine), j'ai eu la chance de rencontrer d'anciens agents de ce service stupéfiant et depuis je m'intéresse à cette histoire en recueillant ci et là, une épaisse documentation, dont je joins ici une synthèse, illustrée d'une rare et originale iconographie. Bonne lecture à tous mes amis et collègues de l'AIDF.

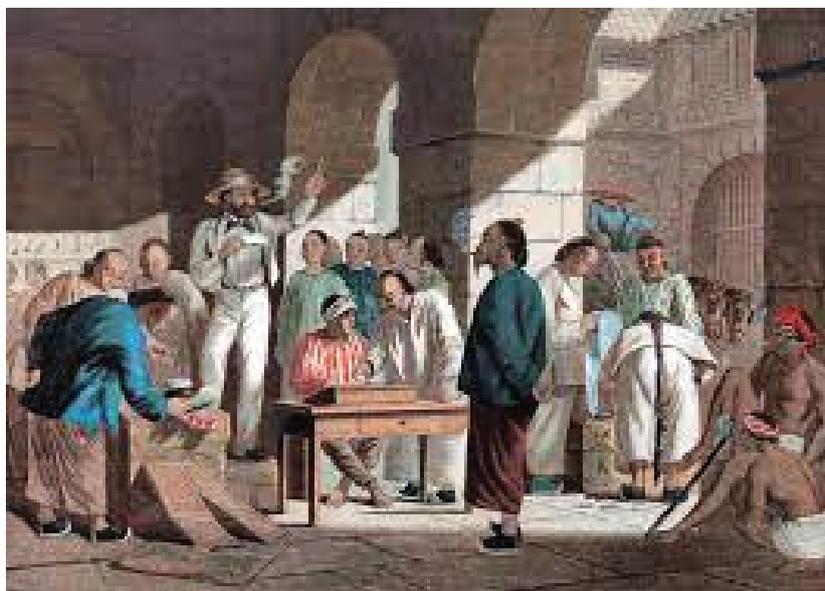
Serge Rinkel / [sergerinkel47@gmail.com](mailto:sergerinkel47@gmail.com)

## Une Chine longtemps éloignée des barbares

Plus de mille ans avant les premières visites des Occidentaux en Chine, la ville de Canton est déjà considérée comme le centre administratif, commercial et maritime du Sud de ce continent. C'est dire son importance comme carrefour des échanges commerciaux.

Sous la dynastie Tang, c'est le plus grand port du pays et un lieu capital de transaction sur la **route de la soie maritime** (618-907). Sa notoriété attire de nombreux navires de commerce étrangers avec des marchands et des officiers qui souhaitent s'installer dans la cité. Cependant, à partir du huitième siècle, seuls les commerçants arabes et persans, y sont régulièrement admis, en ne pouvant toutefois séjourner que dans des quartiers strictement réservés. Les chinois se méfient des « barbares occidentaux » .

Le commerce chinois ne s'ouvre seulement aux relations avec l'occident qu'à partir de 1757, Canton acceptant enfin toutes les escales de navires internationaux, à condition toutefois que leurs cargaisons soient présentées au Cohong, une organisation de marchands chinois habilitée réglementairement pour réaliser tout nouvel échange avec l'étranger. C'est le « Système de Canton ».



*Vente de marchandises anglaises à Canton  
dans le cadre du « système » en 1858.  
Peinture de l'époque (British Library, Londres)*

C'est donc tout naturellement dans cette ville que s'installent les premières représentations diplomatiques étrangères comme en 1776, le premier consulat français en Chine.



*Ce joli tableau date de 1830. A Canton on distingue de longs bâtiments blancs à deux étages alignés les uns à côté des autres, le long de la rivière des Perles. C'est là, dans les treize factoreries, que résident les étrangers autorisés à commercer avec la Chine, et où sont stockées leurs marchandises en partance pour l'Europe ou les États-Unis. Chaque nation dispose de son propre bâtiment, loué aux treize honguistes, ces grands marchands chinois habilités seuls à traiter avec les compagnies étrangères. (Centre des Archives diplomatiques de Nantes)*



*Magasin français de produits destinés à l'exportation, à Canton. Après avoir examiné la qualité des fleurs de thé que leur présente un domestique, les acheteurs français concluent le marché et peuvent alors exporter leur thé. Aquarelle extraite de l'Album de la fabrication du thé (première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle). [Musée des Beaux-Arts et d'Archéologie, Rennes.]*

### **La contrebande d'opium**

C'est la contrebande anglaise de l'Opium qui va entraîner les premiers conflits entre l'occident et la Chine. Des cargaisons d'opium pénètrent dans le pays, au cours du quinzième siècle, sous la dynastie Ming. La drogue provient de l'Inde et de l'Asie du Sud-Est. Progressivement elle complète la médecine traditionnelle chinoise comme analgésique, même si elle reste peu consommée en raison de sa provenance étrangère et de son coût.

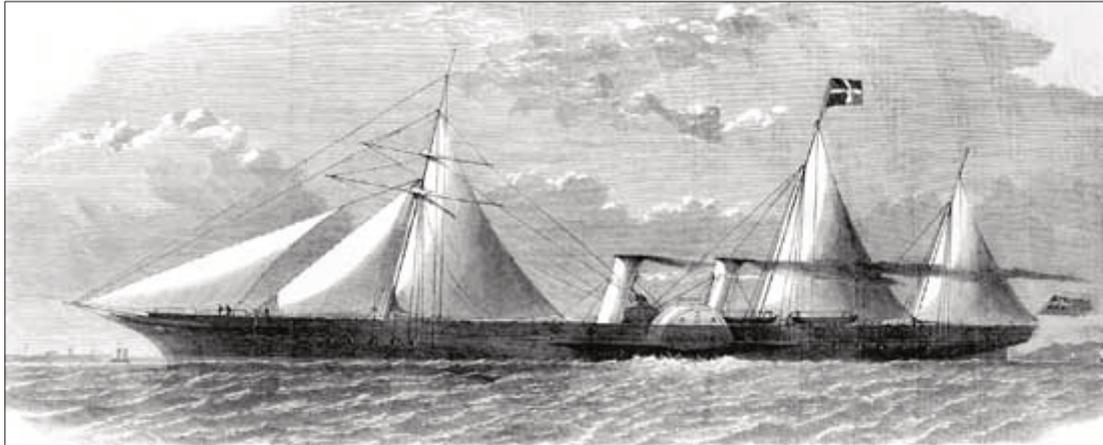
La consommation récréative de l'opium ne se généralise que vers le début du dix-huitième siècle. Elle résulte de l'introduction du tabac en Chine et de la pratique de fumer ce tabac avec l'opium liquéfié de Java, qu'on appelle *madak*. C'est ce cocktail qui plaît aux chinois.



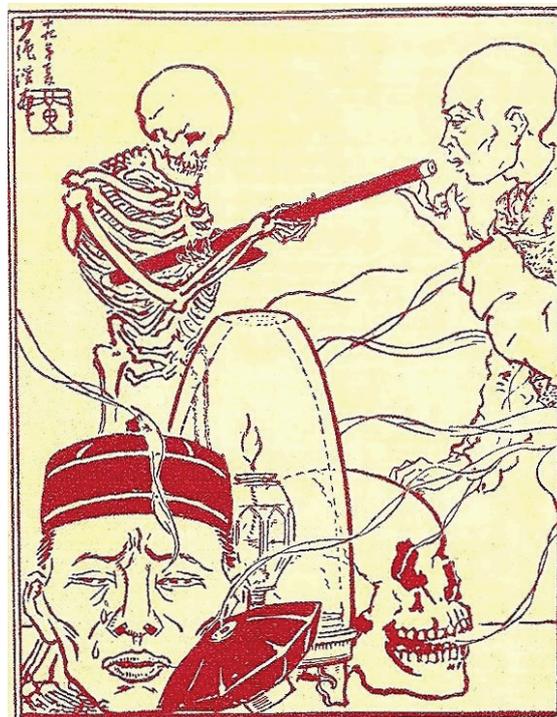
*Du pavot on extrait l'opium*

Cet usage, se diffuse ainsi dans plusieurs régions chinoises telles que l'île de Formose et les provinces côtières du Fujian et du Guangdong (région de Canton), ce qui inquiète les gouverneurs locaux. L'empereur Yong Cheng averti par de nombreux rapports, publie en 1729 un édit par lequel il interdit la consommation d'opium dans tout l'empire.

Cependant, naissent des circuits de contrebande, comme si rien n'était interdit, le commerce de la drogue restant quasiment ouvert comme toute autre importation légale de marchandise. La contrebande n'est vraiment pas réprimée sérieusement par les douanes et la force publique. Le laxisme et la connivence sont à l'époque les habitudes voire les caractéristiques de l'administration chinoise ; les navires transportant la drogue mouillent à certains endroits convenus de l'estuaire de la rivière des perles, qui mène à Canton ou dans les parages de Macao. Les navires abordent également le long de la côte, d'où ils peuvent transborder avec des embarcations de complices, le capitaine agissant alors comme subrécargue.



*Clipper anglais, « Ly Ee Moon » à roue et à vapeur, const.1859, spécialisé dans la contrebande d'opium d'Inde sur la Chine (Gravure 1860 London Illustrated News)*



*L'opium nocif, publicité du gouvernement chinois 1930*  
*(Collection archives de Taiwan, Taipei)*

Au début du dix-neuvième siècle, le commerce de l'opium avec la Chine, rapporte beaucoup d'argent, devenant l'un des enjeux commerciaux majeurs de l'Empire britannique et, plus précisément, de la Compagnie britannique des Indes Orientales qui arme des clipper et d'autres navires plus légers spécialisés dans les flux illicites pour remplacer les petites cargaisons transportées auparavant par les jonques et les sampans régionaux. La compagnie se lance dans ce commerce lucratif qui se développe rapidement pour compenser les

dépenses concernant les achats de thé pour l'Angleterre : en 1729, environ deux cents caisses d'opium entrent chaque année sur le marché chinois ; à la fin du dix-huitième siècle, le chiffre dépasse les 4 000 unités, et en 1838, plus de 40 000 caisses sont vendues dans l'année. Désormais des compagnies américaines participent au transport, avides elles aussi de succulents bénéfices alors qu'évidemment les britanniques conservent leurs nombreux réseaux.



*Fumerie d'opium chinoise en 1896  
(Collection Société de Saint Augustin)*

Lorsque les ports du nord s'ouvrent au commerce international, les navires au mouillage dans des points faciles d'accès le long de la côte servent de dépôts d'opium à proximité. Le plus important de ces entrepôts flottants est ancré à Wu Sung, sur la rivière Hwang-Pou, à neuf milles de Shanghai, par la route. Il y a parfois une douzaine, de vieux navires mouillés ou amarrés à des appontements, plus ou moins dépourvus de leurs appareils de navigation, à l'abri mais tout à fait impropres à prendre la mer.

L'approvisionnement de ces dépôts flottants est assuré au début par des goélettes rapides (plus aisées que les clippers) et plus tard par des bateaux à vapeur. Dans les années 1850, les navires de fraude transfèrent leur opium sur

ces épaves flottantes, ces carcasses sans surveillance d'aucune sorte, puis remontent jusqu'au port de Shanghai avec les autres navires au chargement régulier.



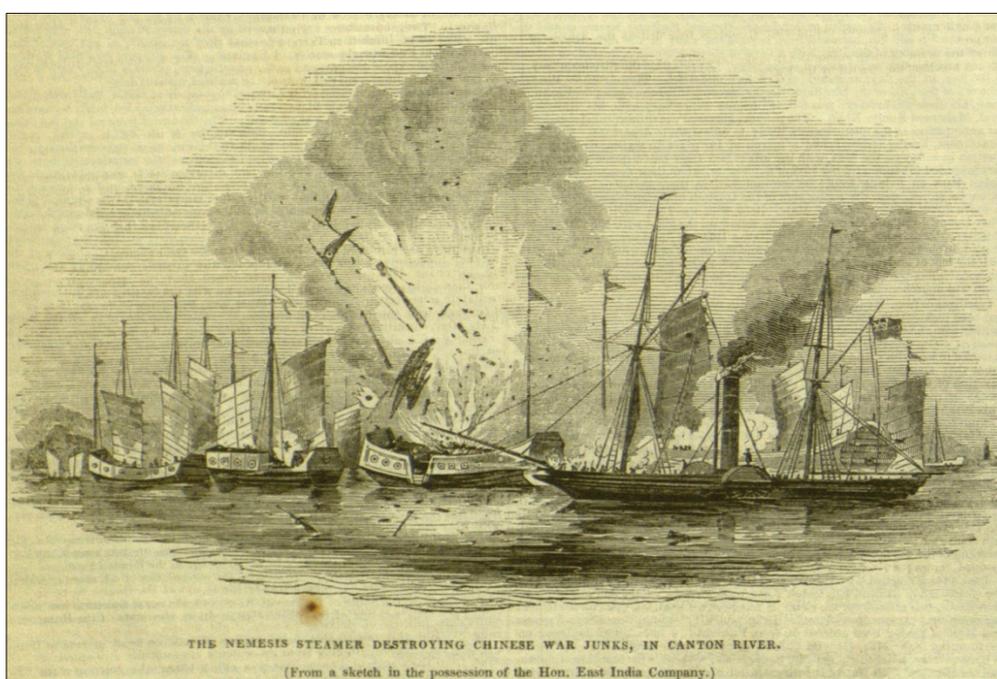
*Saisie d'Opium à bord d'un navire, par les Douanes Impériales Maritimes Chinoises qui nous le verrons au fil des pages, après leur création, seront efficaces dans la perception des droits et taxes et la lutte contre la fraude sans toutefois parvenir à supprimer ce trafic particulier, initié et alimenté par les occidentaux (Collection Université de Bristol, Grande-Bretagne)*

La partie du fret légalement embarquée, n'est constituée que de quelques petites cargaisons, sans grande valeur, mais elle est quand même prise en charge et inspectée par les douanes avec la plus grande minutie et la plus grande hypocrisie, les douaniers sachant parfaitement que la précieuse cargaison principale, celle du fret illégal de l'opium, leur échappe. Il faut avouer que l'honnêteté des douaniers est souvent remise en cause. Les douanes locales chinoises ont pour chef dans la province de Canton le *Hoppo* ou intendant général des douanes. Ce type de fonction est toujours rempli par un tartare mandchou, en général un membre de la famille de l'empereur ; avant le traité de Nankin et l'établissement d'un tarif régulier, le traitement annuel du Hoppo n'est que de 2.500 taëls (20.000 fr.) Cependant il augmente considérablement

par suite des exactions imposées au commerce grâce au monopole des marchands Hongs dans les mains desquels passent toutes les transactions et commissions juteuses ; mais plus tard, avec la suppression de ce monopole et la régularisation du tarif, le Hoppo ne fera plus fortune. Traditionnellement ce Hoppo amène avec lui de Pékin un grand nombre de Tartares-Mandchous, agents subalternes appelés *Kia-Jin*, avec lesquels il exploite en famille le redevable, qu'il transfère aux siens pour les opérations de dédouanement moyennant une somme annuelle. Avec la disparition du Hoppo, les *Kia-jin* font place à des commis officiels appelés *Shu-pan*, qui, au nombre d'une centaine environ, font rentrer plus régulièrement l'impôt avec moins de tricherie dans le prélèvement des droits.

### **Ouverture des premiers ports**

A la fin de la première guerre de l'opium en 1842, les Anglais obtiennent, par le traité de Nankin, le droit de commercer avec la Chine en étendant leurs possibilités commerciales à d'autres ports chinois : Shanghai, Amoy, Ning-Po et Fou-Tcheou. Le territoire de Hong Kong leur est également cédé. Le conflit démontre la supériorité militaire technologique et stratégique de l'Angleterre sur la Chine : pendant cette guerre de l'Opium on enregistre effectivement 800 pertes humaines du côté britannique contre 20 000 dans les rangs chinois.



*Le fameux navire à vapeur anglais Nemesis, au premier plan ; dans la rivière de Canton, il neutralise une bonne partie des jonques de la marine chinoise, lors de la première guerre de l'Opium. Illustration de la compagnie britannique des Indes Orientales, diffusée par le journal « Illustrated London News N°27 » Novembre 1847*

La paix revenue, le roi français Louis-Philippe envoie en 1843 une ambassade dirigée par le diplomate Théodose de Lagrenée, pour tenter d'obtenir des avantages identiques aux britanniques et aux américains qui les ont obtenus sans guerre. Cette première ambassade navigue à bord de deux navires, la Sirène, une frégate de 56 canons et 500 hommes d'équipage, commandée par le capitaine de vaisseau Charner et la toute nouvelle corvette à vapeur de 220 chevaux, l'Archimède, commandée par le capitaine de corvette Pâris.

A bord de la Sirène, embarque avec l'ambassadeur, Jules Itier, inspecteur principal des Douanes Françaises, délégué du ministère des Finances et du Commerce. Ce douanier français écrit le récit édifiant de son voyage (Voir dans Bibliographie)



*L'Archimède, Corvette à roue, de la Marine Française (Archives Marine Nationale) rallie la Chine, via Le Cap, pour participe au transport d'une partie de l'Ambassade de France qui, bien reçue par les autorités impériales, parvient à signer le traité de Whampoa (Houangpou) obtenant ainsi les mêmes avantages commerciaux que les anglais et les américains (En outre les Français obtiennent la liberté de l'apostolat des missions catholiques et se voient confirmer toute responsabilité vis-à-vis des missionnaires, quelques soit leur nationalité).*

## **Création des Douanes Impériales Maritimes Chinoises**

Ainsi dans les ports à traités s'installent des unités chinoises de douanes locales chargées de percevoir les droits et taxes fixés par les autorités chinoises.

En 1854 la création d'un nouveau service des « Douanes Impériales Maritimes Chinoises » va consister en un service douanier multinational avec une histoire originale qui mérite d'être ici contée. Avant tout précisons, qu'il s'agit d'un service chinois et non d'une organisation internationale. Ce service vise à combler la disparition des douaniers chinois à Shanghai.

Nous allons donner un éclairage sur ce service atypique mais d'avant-garde, sur son fonctionnement et les grandes étapes de son histoire, entre 1854 et 1950 période pendant laquelle plus de 22 000 douaniers (dont 11 000 expatriés appartenant à vingt-trois états) vont y servir avec une majorité de britanniques (environ 66% des effectifs). Quelques français (environ 8%) vont être également recrutés, nous allons mentionner à la fin de ce récit, ceux d'entre eux, qui ont laissé une empreinte et nous allons évoquer quelques éléments complémentaires sur la flottille navale affectée à ce service (navires à caractère militaire) et la flottille maritime qui lui succédera (Navires civils du service).

En fait cette histoire commence En 1853, quand les douaniers chinois s'enfuient du port de Shangai, les membres d'une société secrète venant de faire irruption dans leur bureau pour précisément les en chasser. Ces rebelles appartiennent à la triade « du Petit Couteau » dépendant des loges de Quan-Toun (Canton) et de Fou-Kien.

Les consuls britanniques, français et américains (les trois pays qui ont négociés avec les chinois des ouvertures commerciales à leur marine marchande) reçoivent alors de leurs capitaines des promesses de paiement de droits et taxes pour Shang-Hai mais ils ne peuvent encaisser les droits eux-mêmes. Un arriéré énorme se crée donc dans la perception de ces droits. Les consuls craignent qu'en cas de non perception de ces droits dans les délais, cela puisse remettre en cause les traités signés. Les trois nations souhaitent évidemment maintenir leurs privilèges et en conséquence, elles espèrent que la dynastie Qing puisse rester au pouvoir, parvenant à réprimer la rébellion. Il leur faut cependant trouver une solution intermédiaire de toute urgence qui puisse être approuvée par les autorités, puisque Shangai dès avril 1854, finit par ressembler à un port franc.

Le consul anglais Alcock suggère le 15 juin, le « libre concours des autorités chinoises » à tout projet qui puisse être concocté par le triumvirat international, puis propose « l'association avec l'exécutif chinois d'un inspecteur des douanes étranger responsable et digne de confiance agissant comme délégué des trois puissances conventionnelles, avec un salaire libéral ». On propose que ce soit l'interprète du consulat français, Monsieur Arthur Smith, qui puisse remplir ce rôle crucial avec l'approbation des consulats anglais et américains. Dans une dépêche du 27 juin 1854 à M. Edan (le consul français), Mr Alcock sollicite l'approbation officielle française pour cette nomination, qui toutefois n'a pas lieu, les britanniques changeant d'avis.



*Le consul britannique qui sera anobli, Sir John Rutherford Alcock, c'est à lui que revient la paternité du service impérial maritime des douanes chinoises (Archives des affaires étrangères britanniques. Londres)*

L'étape suivante commence par une conférence au cours de laquelle les trois consuls du traité – Alcock l'anglais, Murphy l'américain et Edan le français – reçoivent le Tao-tai (sous gouverneur provincial en charge des affaires civiles et militaires), qui prend connaissance du dossier, en parle avec eux puis adopte substantiellement, bien qu'avec quelques modifications, les « suggestions » citées ci-dessus. Il préfère finalement, que chacun des pays puisse désigner son propre délégué, les trois délégués formant alors un « collège d'inspecteurs d'une action unique et unie ».

Comme de nombreuses questions de réglementation douanière et juridique nationale et internationale sont susceptibles de découler des fonctions exécutives des inspecteurs, il est prévu que des dispositions soient prises en commun pour remédier à cette situation même si on ne dispose pas sur place du conseil d'un expert international. On parvient rapidement à la rédaction d'une réglementation commune, de bon sens, approuvée. L'annonce de la création du

Conseil des douanes fait l'objet d'une déclaration officielle des trois consuls le 6 juillet et le nouveau bureau des douanes est inauguré le 12 juillet 1853, les trois inspecteurs désignés étant M. T. F. Wade, britannique ; M. Lewis Carr, américain, et M. Arthur Smith, français.



*Vue de la Douane de Shang-haï. — Dessin de Grandsire, d'après M. de Trévisse.  
Nous admirons la Douane, charmant morceau d'architecture chinoise, et l'ordre  
parfait avec lequel des milliers de coolies apportent aux navires les ballots de thé  
et de soie. Ils font retentir le quai de leurs cris aigus et cadencés ; l'un donne le  
ton, les autres répètent une sorte de refrain.  
(Extrait du livre de Mr De Moges Voir dans Bibliographie les références de ce livre)*

### **Succès immédiat des nouvelles douanes**

La nouvelle administration des douanes connaît alors un succès immédiat : elle remplit tous les objectifs pour lesquels elle a été créée, Il n'y a plus la moindre corruption, on transfère désormais l'intégralité des revenus encaissés au gouvernement chinois via certaines banques (Hongkong and Shanghai Banking Corporation, Banque de l'Indochine etc.) On met ainsi fin aux tentations des commerçants de rechercher des avantages illicites les uns par rapport aux autres. Cela illustre la solidité des principes sur lesquels les douanes ont été établies : non seulement vont-elles à partir de 1854 survivre au choc de la rébellion et des guerres, mais aussi vont-elles pouvoir intégrer les nouveaux pays admis à commercer en Chine (on passe de trois à treize états puis à vingt-trois) et faire face à la multiplication des ports de commerce ouverts au trafic avec l'occident (de cinq à trente !). Le budget de fonctionnement de ce nouveau service fait également l'objet d'un accord global et d'un suivi détaillé rigoureux.

La réussite de ce système douanier multinational est jugée rapidement comme exemplaire, c'est en tout cas, ce qui se répand dans toutes les parties de l'empire, cela malgré l'opposition de puissants fonctionnaires provinciaux, dont le nouveau service supprime forcément les revenus illicites qui provenaient du dédouanement frauduleux. L'honnêteté est désormais de mise. Le conseil d'administration du triumvirat, prévoit que la direction soit dès le départ le pouvoir d'un seul homme, celui des trois inspecteurs qui possède les meilleures connaissances, capacités et qui ait le zèle nécessaire pour insuffler un bon dynamisme aux agents des différentes nationalités engagées.

Un inspecteur anglais est désigné provisoirement à la direction du service, c'est M. Wade, un diplomate qui n'a pas l'intention de devenir douanier aussi est-il rapidement remplacé en quelques mois par M. Horacio Nelson Lay, jeune élève-interprète au consulat, démissionnant des effectifs diplomatiques britanniques pour entrer pleinement au service de l'empereur chinois ; son prédécesseur reprend ses fonctions antérieures de vice-consul.

Les responsabilités du Conseil des inspecteurs se consolident avec cette nomination de M. Lay, en qualité d'Inspecteur Général, malgré son jeune âge et son inexpérience, qui vont cependant lui jouer des tours.

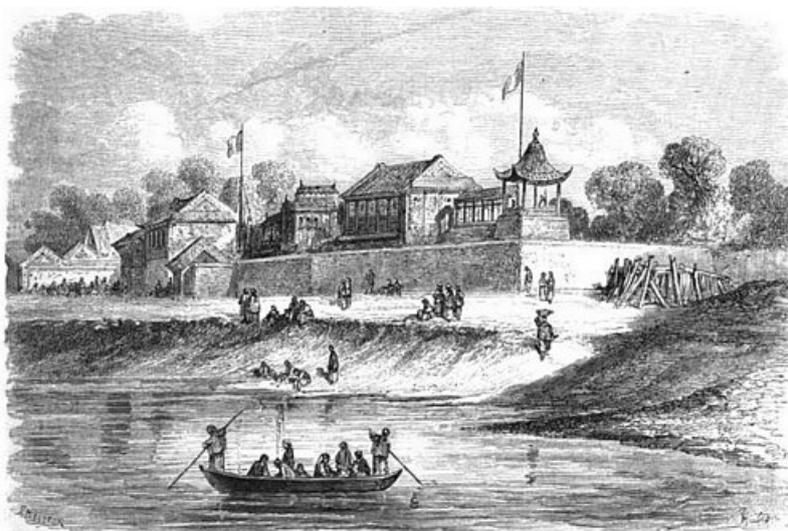


*Horacio Nelson Lay,  
Premier Inspecteur Général des douanes impériales maritimes chinoises  
(Photo archives du ministère des finances de la République Populaire de Chine)*

Pendant la Seconde guerre de l'opium (entre 1856 et 1860) les alliés Britanniques et Français prennent le contrôle de la ville de Canton et y installent au port, le même système douanier qu'à Shanghai. Lay, est confirmé officiellement dans ses fonctions de premier Inspecteur Général du service des Douanes Impériales Maritimes Chinoises, service qui, par la Convention de Pékin de 1860, devient permanent et se voit confirmé sous l'encadrement et la direction d'étrangers, dont un britannique devra être constamment l'Inspecteur

Général. La Grande Bretagne considère en effet qu'elle représente l'activité commerciale la plus importante vis-à-vis de la Chine. Elle tient donc à ce que l'inspecteur Général soit toujours et uniquement un britannique. Cette façon de voir est approuvée par les fonctionnaires Qing du nouveau ministère des Affaires étrangères créé en 1861.

Au cours des années, suivantes des bureaux de douane multinationaux sont installés dans tous les ports de Chine, ouverts au commerce international par des traités.



*Résidence des ambassadeurs français et anglais à Tientsin, en 1858.*

*Dessin de Doré d'après M. de Trévise.*

*(Extrait du livre de Mr De Moges. Voir dans Bibliographie les références de ce livre)*

Le service est un atout précieux pour les chinois, surtout parce qu'il établit le montant des recettes mais ne les perçoit pas. Elles sont directement payées aux Chinois par l'intermédiaire de banques habilitées, ce qui minimise les possibilités de corruption. Ainsi le gouvernement central chinois dispose d'un contrôle sur les recettes douanières, plus étendu et plus sérieux que pour les autres impôts. Mais en même temps tout économiste avisé et clairvoyant voit dans ce système un piège vis-à-vis des chinois : La maîtrise de la collecte d'une grande partie de leur budget par des puissances étrangères. Le meilleur exemple que l'on puisse donner à ce sujet, c'est qu'après la guerre sino-japonaise (1894-1895) et le soulèvement des Boxeurs (1900), pratiquement tous les revenus douaniers chinois sont alors prélevés par les douaniers pour faire face aux remboursements des prêts et de diverses indemnités dues par la Chine. Seul le surplus est mis à la disposition du gouvernement chinois, et seulement sur décision du Corps Diplomatique de Pékin. La Chine est donc malheureusement

contrôlée financièrement par l'étranger. C'est l'un des aspects qui va favoriser l'essor du communisme un peu plus tard.



*Avec le sac du palais d'été à Pékin, en 1860, l'attribution de nombreuses concessions et de territoires sous bail aux états étrangers, avec des statuts fiscaux avantageux, le maintien d'une situation privilégiée pour les résidents expatriés et le contrôle multinational exercé sur les douanes chinoises, les occidentaux manipulent vraiment le pouvoir en Chine et se le disputent, tel que ce dessin humoristique anglais de l'époque, le laisse entendre. (London Press)*

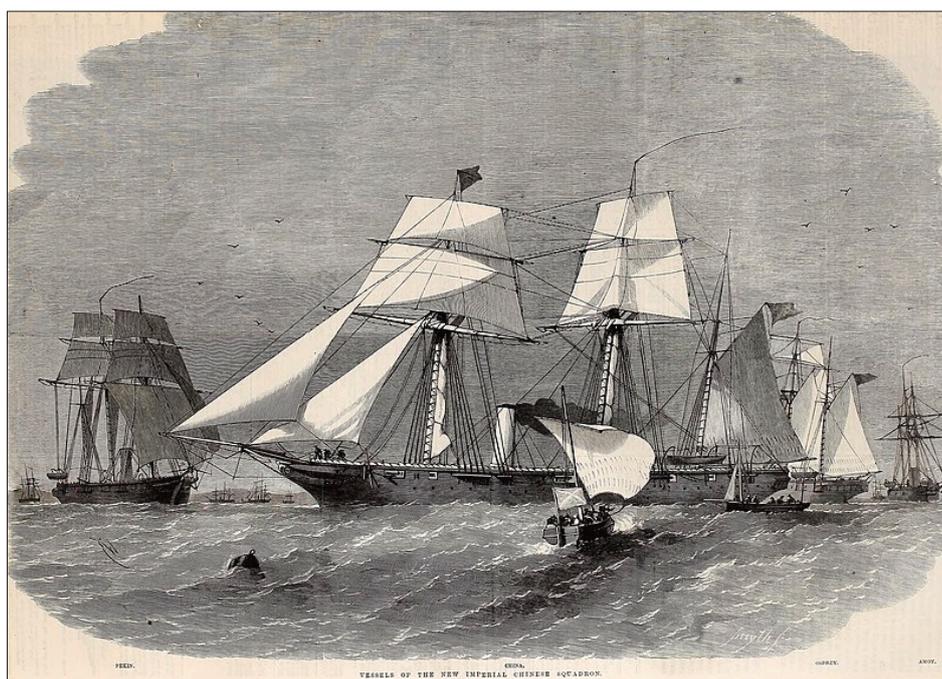
Très rapidement à la suite de sa nomination en 1861, surgit un problème concernant l'inspecteur général Monsieur Horatio Nelson Lay car il adopte une attitude agressive envers son employeur chinois.

### **La flottille navale Lay-Osborn au secours de l'empereur**

Pendant la rébellion des Taiping, un soulèvement majeur, né en 1851 contre l'empereur Qing Xiangfan dans le Sud, puis le Centre de la Chine, le gouvernement impérial souhaite reprendre le contrôle de Nankin, ville capturée par les rebelles en 1853 et depuis déclarée capitale, mais il lui manque les navires nécessaires pour transporter des troupes sur le fleuve Yangtze et pouvoir ainsi surprendre les troupes rebelles. L'empereur Xiangfan, exilé à Jehol, accepte une proposition présentée par l'ambassadeur britannique Sir Frederic Bruce en juillet 1861, d'acheter en leasing des canonnières britanniques. Robert Hart, élève-interprète lui aussi, nommé au Service impérial des douanes maritimes, est en fait celui qui a imaginé cette solution.

Le prince Gong, chef du Zongli Yamen, organisme des affaires étrangères, nomme Lay responsable de cette future nouvelle flottille navale des douanes impériales et lui demande de se rendre à Londres pour acheter des navires.

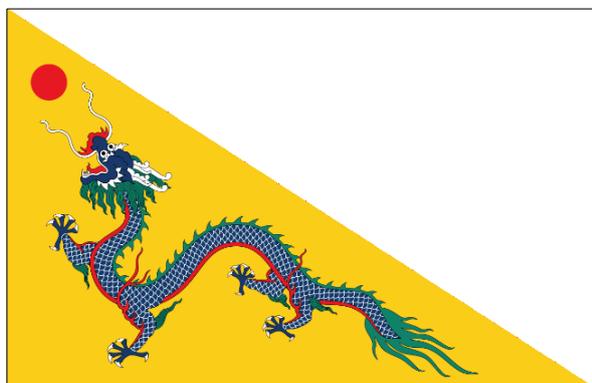
Lay quitte la Chine pour l'Angleterre le 14 mars 1862 avec les instructions écrites du prince Gong. Il demande un entretien avec la reine Victoria qui accepte la proposition le 2 septembre 1862 et autorise l'équipement et la préparation des navires en liaison avec la Royal Navy, ainsi que le recrutement des équipages. Lay nomme à son tour le Capitaine de Vaisseau britannique Sherard Osborn comme commandant de la flottille navale.



*13 Février 1863 appareillage du Royaume Uni de la flottille navale des douanes « Lay- Osborn » équipée de huit navires puissants à propulsion mixte, pour assister l'empereur de Chine (archives Royal Navy)*

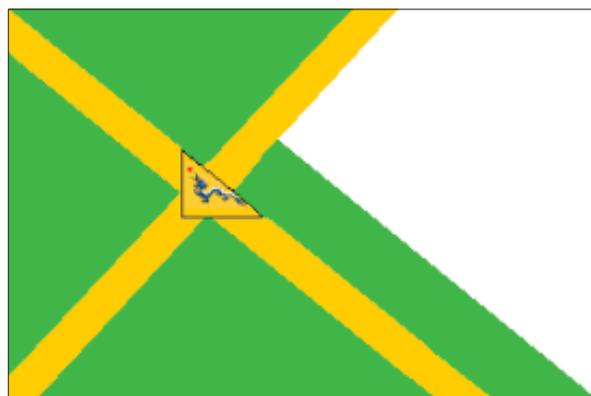
Pendant les préparatifs de cette expédition de guerre, on estime dans la Marine Anglaise que la flottille doit arborer un pavillon internationalement reconnu pour réduire considérablement le risque de capture et d'emprisonnement des équipages, pendant le trajet. L'Amirauté déplore la situation juridique de la flottille : l'acte de nationalité pour chaque navire est incorrectement établi et un problème demeure dans la définition du nécessaire pavillon national dans la lettre de mission signée de l'empire chinois. Bien que l'empereur Tongzhi ait déjà officiellement pensé à un pavillon maritime chinois composé du triangle jaune avec le dragon bleu essayant d'attraper une balle rouge, le prince Gong n'a rien mentionné à ce sujet dans ses instructions écrites

à Lay, et Lay lui-même se voit obligé de recourir à un subterfuge en l'occurrence à un pavillon conçu par Hart, pour cette flottille douanière. C'est à l'époque une grossière erreur qui aurait pu quand même avoir de fâcheuses répercussions car ce pavillon est totalement inconnu du monde maritime.



*Pavillon maritime de la Chine sous l'empire Qing. En 1862 ce pavillon sera choisi en fin d'année, pour tous les navires de l'empereur, mais la flottille « Lay-Osborn » n'en dispose pas encore, à son appareillage de Londres le 13 février 1863.*

*L'imagination de l'inspecteur Général Adjoint, Hart a produit cette première marque fabriquée à Londres pour les douanes impériales maritimes chinoises, le triangle de l'empire Qing est au centre mais pas très visible ; cette flamme spéciale ne figure qu'à bord du navire d'Osborn tandis qu'un pavillon chinois bricolé est arboré à bord de tous les navires de la flottille navale « Lay-Osborn » avec l'autorisation de l'empereur. voir ci-dessous*



*Voici finalement le pavillon spécial arboré par tous les navires de cette flottille navale. Il reste arboré par tous les navires douaniers qui sont affectés dans la nouvelle flottille maritime du service jusqu'en 1871, puis on passe ensuite au triangle du dragon bleu, marque caractéristique de l'empire souhaitée par le pouvoir. Ce triangle reste en service jusqu'en 1912 année de la République. (Archives nationales chinoises)*

Le 13 février 1863, la flottille navale « Lay-Osborn », également surnommée « flotte Osborn » ou « flotte Vampire », composée de sept croiseurs à vapeur et d'un ravitailleur appareille d'Angleterre pour faire route jusqu'en septembre 1863. Dès son arrivée en Chine, Osborn refuse de recevoir tout ordre des officiers de l'empire chinois, en déclarant que son accord avec Lay stipule que tout ordre chinois doit provenir directement de l'empereur Tongzhi, ou doit être transmis via Lay qui reste le seul à approuver ou non les instructions.

La cour impériale refuse, bien sûr, d'homologuer ces instructions écrites figurant dans la lettre de mission que Lay a confiée à Osborn qui en colère, démissionne aussitôt le 9 novembre 1863, la flottille est alors dissoute et renvoyée en Angleterre sans qu'il n'y ait eu un seul coup de feu d'échangé avec les rebelles. Le navire le plus puissant de la flottille, est revendu à la marine coréenne et ne revient donc pas à Londres. Lay est licencié aussitôt par le gouvernement chinois et remplacé par Robert Hart, son adjoint.

Le licenciement de Lay est alors tout à fait justifié surtout qu'il a par ailleurs, procédé à une série de demandes scandaleuses pour tenter de prendre tous les pouvoirs et de s'octroyer ainsi un statut exceptionnel, il a même menacé de s'emparer de la perception des droits de douane. Bref ses responsabilités lui montent à la tête, et au moment de son licenciement il a probablement atteint son seuil d'incompétence.

Les douanes font partie du gouvernement chinois, bien qu'elles soient dirigées par des étrangers. Techniquement, nous l'avons dit, leur rôle se limite à des visites de marchandises et au calcul du montant des droits et taxes. Cependant, au fil du temps, elles vont s'impliquer dans de nombreuses autres activités, y compris la surveillance maritime et la lutte contre la contrebande et contre la piraterie, l'entretien et la direction des ports et des phares et balises, le pilotage, le lamanage, la cartographie du littoral, des embouchures et du fleuve Yangtsé, les prévisions météorologiques et le suivi des typhons, le remboursement des emprunts étrangers, la préparation de rapports publics, et la fourniture d'une assistance technique au gouvernement chinois. A cela il faut rajouter les postes chinoises que les douanes créent en 1896 et rendent autonomes à partir de 1911. On peut aussi considérer que la flottille des Douanes impériales est une flotte chinoise de complément, une sorte de service garde-côtes, chargé de la surveillance maritime et portuaire, du balisage, du sauvetage et de l'assistance en mer.

Par ailleurs, les étrangers qui encadrent le service des douanes, véritables experts douaniers, sont souvent impliqués dans des missions diplomatiques et encadrent des expositions internationales (il y en aura 28 au total jusqu'en 1949). Les douaniers servent d'intermédiaires informels entre les responsables chinois et leurs homologues étrangers.

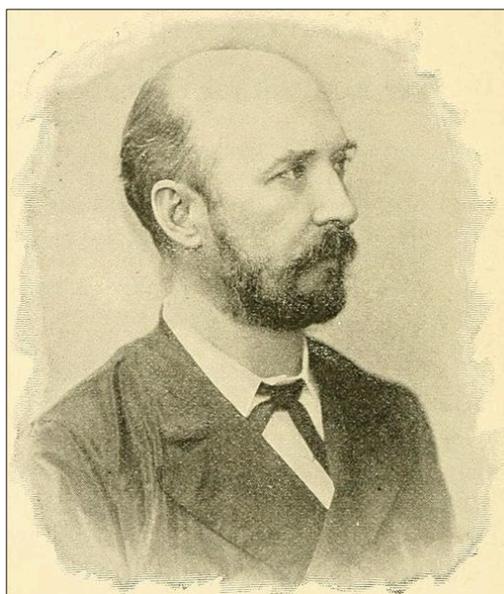
## Les douanes impériales maritimes sous la direction de Robert Hart, 1863-1908

Le congédiement de Lay a établi les conditions dans lesquelles le nouvel inspecteur Général doit entretenir des relations avec le gouvernement Qing. Robert Hart, né en Irlande du Nord se révèle homme de consensus qui convient parfaitement pour remplir ses fonctions : il réside déjà en Chine avant ses débuts en douane, il parle couramment chinois ayant appris cette langue à l'université et faisant fonction d'interprète consulaire en fin de formation. C'est aussi quelqu'un qui développe toujours de bonnes relations avec les fonctionnaires de l'Empire du Milieu. Deux ans après sa nomination, il accepte d'installer son siège à Pékin, dès que les ministres du Yamen lui demandent.

Hart construit progressivement une organisation efficace respectée à la fois par les Chinois et les Étrangers. Il assume d'être avant tout un employé du gouvernement chinois. Il est sensible aux préoccupations de son organisme Zongli Yamen (voir plus loin).

Il est toujours soucieux de l'avis des autres cadres de la fonction publique chinoise. En 1864, dans sa circulaire N°8 au service des douanes, il déclare :

« Il doit rester clairement et constamment à l'esprit que l'Inspection des douanes est un service chinois et non étranger et à ce titre, il est du devoir de chacun d'entre vous de bien se conduire envers les Chinois, les personnes que l'on rencontre ainsi que tous les fonctionnaires, de manière à éviter toute mauvaise interprétation et tout quiproquo. »



*L'inspecteur général Hart qui va servir pendant 49 ans !  
(Archives du ministère français des affaires étrangères. Nantes)*

Il rédige avec le visa des autorités, le mémorandum suivant, qui est on ne peut plus clair :

**Mémorandum fixant les conditions d'entrée dans les douanes impériales maritimes chinoises.**

1 — Toute nomination dans le service dépend de la seule volonté de l'inspecteur général, Sir Robert Hart, Bart,

2. — Le cadre étranger placé sous les ordres de l'inspecteur général des douanes comprend des sujets de différentes puissances liées à la Chine par un traité.

3. — Pour être admis comme 4<sup>ème</sup> assistant (Le premier grade du service d'encadrement) il faut être âgé de 19 ans au moins et de 23 ans au plus.

4. — Le candidat doit être apte au service en Chine, c'est-à-dire : n'avoir pas plus de 23 ans ; — posséder une instruction convenable ; — se trouver dans de bonnes conditions physiques (on se montre surtout exigeant pour la vue et l'ouïe); — et être capable d'occuper un pupitre anglais dans un bureau [parler et écrire l'anglais qui est la langue usitée dans le service des douanes].

5. — Suivant la lettre de nomination qui est donnée par l'inspecteur général au 4<sup>ème</sup> assistant, celui-ci, d'après les conditions générales du service, pourra être appelé à remplir les fonctions douanières aussi bien comme employé de bureau (Service intérieur) (in-door staff) que comme employé du service extérieur {out-door staff) et s'il aspire à des fonctions d'un degré supérieur et à un traitement plus élevé, il doit acquérir la connaissance de la langue chinoise ainsi que les usages et coutumes du peuple chinois. Le service est un département du service civil de la Chine, ses membres sont employés (directs) du gouvernement chinois et non les subordonnés d'aucun autre gouvernement ; ils n'ont pas de contrat pour un temps donné et l'acceptation de servir implique celle du respect des statuts et des règlements du service. Il y a une allocation spécifique de 100 livres sterling pour payer le voyage et les conditions de salaire commencent au jour de l'arrivée en Chine, avec le grade de 4<sup>ème</sup> assistant, à raison de 1.200 haïkouan taëls par an. (La valeur du haïkouan taël varie suivant le taux de change courant) En outre de ces appointements, chaque assistant est logé (non meublé) ou reçoit à la place une indemnité. Si l'assistant quitte de sa propre volonté le service avant l'expiration de cinq ans d'ancienneté effective en Chine, il est tenu de rembourser les 100 livres sterling qui lui avaient été allouées pour son passage maritime.

6—La promotion dans le service dépend : a) des vacances qui peuvent se produire ; b) des progrès réalisés par l'intéressé dans l'étude du chinois ; c) de la conduite et des aptitudes de l'intéressé.

—Les agents ne perçoivent pas de retraite, mais d'après les règlements fixés à la création de cette administration, une allocation d'une année de traitement peut être donnée au gré de l'inspecteur général après chaque période de sept années de service.

A la fin de la première période de sept ans de service, et dans la foulée, après une nouvelle période de cinq ans, un congé de deux ans, à demi-solde, peut être accordé, si les besoins du service le permettent.

### **L'examen d'entrée dans l'administration des douanes.**

1. — Avant que l'examen n'ait lieu, le candidat devra produire un certificat médical à l'effet de prouver qu'il n'a aucun défaut dans la vue, la parole ou l'ouïe ; qu'il est exempt de toute maladie, affection constitutionnelle ou infirmité corporelle, qui pourrait probablement le gêner dans l'accomplissement exact de ses devoirs officiels, et que, au point de vue de la santé, il est parfaitement propre au service en Chine. Il y a un examen préliminaire d'épreuve pour l'écriture, la dictée, la grammaire et l'arithmétique. Tout candidat qui ne réussit pas à passer cet examen d'une manière satisfaisante est disqualifié pour l'examen final, qui a spécialement pour but de s'assurer des mérites de chaque candidat relativement à ses connaissances, son intelligence et ses chances d'avenir.

Les sujets de l'examen final ou de l'examen d'épreuve de l'instruction sont en partie obligatoires et facultatifs.

I — Obligatoires. a) Langue anglaise. b) Eléments d'histoire moderne. c) Géographie. d) Composition et précis. e) Tenue de livres en partie double.  
II. — Facultatifs. Le candidat peut choisir n'importe quels sujets, plus spécialement Français et Allemand, afin de prouver qu'il a reçu une éducation convenable. On tiendra le plus grand compte de la profonde connaissance de quelques sujets que du savoir superficiel d'un grand nombre. —

### **Les conditions du recrutement**

On verra d'après le mémorandum relatif aux examens que l'on ne cherche pas à faire atteindre aux candidats un niveau spécial d'instruction. L'éducation que l'on

nomme en général libérale, c'est-à-dire celle que doit recevoir tout homme pour faire son chemin dans le monde, est tout ce que l'on demande ; en sorte que si un jeune homme s'est préparé soit à la carrière des armes, soit à la marine, au droit, à la médecine, aux travaux d'ingénieur, soit à toute autre profession honorable, il ne se rend ainsi nullement incompetent au service des douanes. Mais l'on recherche aussi bien les avantages physiques que les qualités intellectuelles et l'on désire avant tout des hommes dignes de confiance, honnêtes, travailleurs et possédant du sang-froid et du bon sens.

Quand un candidat est inconnu de Sir Robert Hart, il doit naturellement fournir à l'appui de sa demande des recommandations émanant d'une personne connue de l'Inspecteur Général officiellement ou en particulier, ou dont la réputation ou le nom ou la position soit une garantie suffisante pour la recommandation.

Lorsque Sir Robert Hart désigne un candidat en Europe, il en informe M. Campbell, secrétaire non résident en Chine et chef de la représentation du service à Londres, dont c'est le devoir d'exécuter les instructions relatives à l'examen et de décider si le candidat est ou n'est pas apte au service. Il est préférable que les candidats adressent directement leur demande à Sir Robert Hart. L'examen littéraire peut être remplacé par le diplôme d'établissements comme l'École des langues orientales vivantes, l'École coloniale, etc. Si les candidats sont trop nombreux, il est alors nécessaire d'ouvrir un concours ; c'est ce qui est arrivé récemment quand 39 jeunes gens se sont présentés pour 6 places vacantes.

### **Évolution des conditions de service**

Elles sont, dans une certaine mesure, difficiles, car le premier congé dans les foyers n'est accordé qu'après une longue période de travail de sept années de service (réduit quelques années plus tard à six puis à cinq ans) et les périodes suivantes sont de cinq ans. Jusqu'en 1910 environ, le congé est de deux ans à demi-solde, mais il est ensuite remplacé par un an à plein salaire, ce qui rend les agents plus à l'aise moralement et financièrement. Cela comprend bien sûr deux voyages en mer d'environ six semaines chacun, et cette longue période de croisière rend le voyage fort inconfortable car, après cinq ans d'absence, les amis et les relations s'éloignent et les agents ont personnellement l'impression qu'une

si longue absence les séparent vraiment de leur famille en coupant les ponts et en leur donnant le sentiment d'une expatriation à tout jamais. Ils deviennent un peu comme des étrangers dans leur propre pays. (Beaucoup d'anglophones arrivés en fin de carrière, ne retournent pas au pays et s'installent aux États Unis, au Canada, en Australie)

### **L'évolution des effectifs**

En 1875, les douanes emploient 400 Occidentaux et 1 400 Chinois. Leur nombre s'élève respectivement à 700 et 3 500 en 1895. Les fonctions supérieures sont réservées aux étrangers alors que les Chinois occupent des emplois de niveau inférieur, souvent avec des tâches à l'extérieur (Surveillance, interventions dans le cadre de la lutte contre la contrebande, garde des postes et des entrepôts, visites de marchandises et des moyens de transport (navires de commerce, jonques, sampans et autres embarcations, attelages et autres véhicules) Ils arment des embarcations du service et des navires de la flottille. Ils travaillent au service des phares et dans les ports ouverts au commerce étranger, ils composent aussi les équipes du lamanage, du pilotage et de l'hydrographie.

### **Le service intérieur**

Le service **intérieur**, est quant à lui, le plus prisé des douanes, il comprend en 1901 ; parmi ses 279 employés, 240 cadres : 1 inspecteur général, 1 inspecteur général adjoint, 40 commissaires (directeurs), 19 commissaires adjoints, 1 assistant principal (Inspecteur principal), 8 premiers assistants, 30 deuxièmes assistants, 40 troisièmes assistants, 100 quatrièmes assistants, auxquels on ajoute 12 commis (Clercs), 12 divers et quelques petites mains.

A cause de la dépréciation de l'argent, les traitements commencent en l'année 1901, à un montant de 1.200 taels pour un assistant au lieu de 900 auparavant et suivra désormais une augmentation progressive suivant les grades. L'avancement est dû naturellement à l'intelligence, au travail, à l'assiduité et à la bonne conduite, mais surtout aux progrès dans la langue chinoise ; un assistant qui ne possède pas cette langue à fond n'a aucune chance d'arriver au grade de commissaire.

Dans les dernières promotions, les plus chanceux parmi les commissaires adjoints ont été nommés commissaires au bout de 18 ans de service, mais la plupart ont attendu 22, 24, 28 et même 29 ans pour ce grade supérieur.

Plus de la moitié des Occidentaux du service sont citoyens britanniques.

Dès leur arrivée en Chine les agents font face à un système de mutations fréquentes, renouvelées en moyenne tous les vingt et un mois. Les douanes sont persuadées qu'il s'agit là du seul moyen d'éviter la promiscuité avec les représentants du commerce maritime et les professions portuaires, promiscuité qui conduit à la corruption.

Personne ne reçoit de mobilier officiel jusqu'au grade de commissaire adjoint, et donc toutes les mutations du personnel signifient l'emballage de toute la maison – meubles, vaisselle, livres, objets de décoration, linge etc. – et la nécessité de déménager par train et/par bateau à vapeur, pour parfois atteindre mille dollars voir plus.

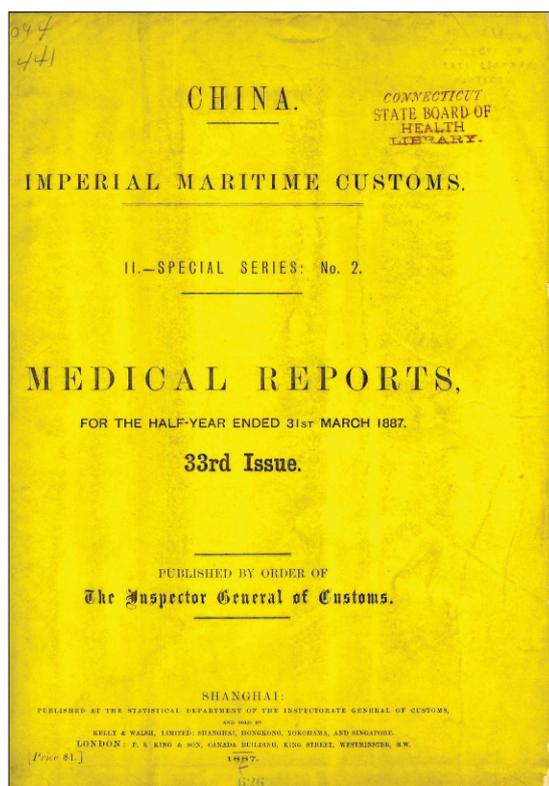
### **Une bonne organisation**

Hart se révèle un bâtisseur d'institution compétent, mais ses douanes sont pleines de contrastes. Avec une hiérarchie soigneusement structurée, une organisation bien établie, et des rôles fonctionnellement définis et publiés, on se retrouve dans les normes d'une procédure administrative classique mais paradoxalement, il s'agit aussi d'une pesante bureaucratie qu'on aurait pu alléger.

Des bureaux sont installés en priorité dans chaque port douanier, ils sont plus étoffés au siège des provinces, il y a le siège social, un véritable État Major à Pékin et un bureau de liaison à Londres, plus tard il y en aura également un à Paris.

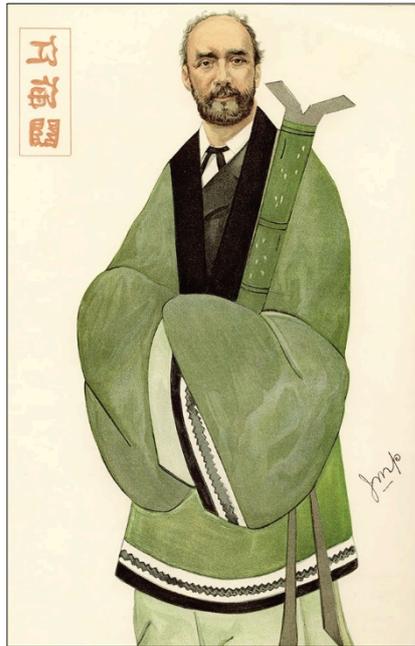
A Shanghai, en complément, Hart crée un service statistique national, doté d'un service d'impression et d'un établissement de publication.

Les douanes publient ainsi des rapports détaillés, principalement sur le commerce international et la fiscalité, mais dans d'autres domaines aussi par exemple celui des rapports médicaux et du suivi des épidémies en Asie, des bulletins météorologiques marines et terrestres comme de nombreux rapports relatifs aux activités du service et à celles que réalise personnellement l'Inspecteur Général.



*La 33<sup>ème</sup> édition des rapports médicaux,  
mars 1887, Shanghai*

Les circulaires, incarnent les règles et normes auxquelles Hart et ses successeurs tiennent absolument, normes qui donc s'imposent au personnel. Ces documents, sont des modèles du genre, qui suggèrent intégrité et loyauté vis-à-vis du service. Les inspecteurs généraux qui succéderont à Hart continueront à pratiquer cette façon de faire qui constitue finalement en l'écriture et la mise à jour constante d'un manuel pratique des douanes et de la réglementation douanière avec des exemples de dédouanement et de procédures à suivre.



*Hart en habit traditionnel spécial (dû à une décoration chinoise)  
Archives du service à l'université de la Reine à Belfast*

Issu d'une famille protestante de classe moyenne, originaire d'Irlande du Nord, Hart est venu en Chine pour faire carrière dans le service consulaire britannique, qui a tendance à recruter des hommes de son profil : c'est à dire instruits, capables et ambitieux mais de milieu modeste cherchant des opportunités qu'ils ne trouvent probablement pas chez eux.

Réalisant en ce qui concerne le recrutement de son personnel qu'il ne peut compter sur la qualité des étrangers déjà résidant en Chine, Hart va rechercher de jeunes hommes, directement en Europe et aux États-Unis. Le bureau de Londres met au point un examen qui puisse éliminer les candidats sans grande aptitude.

Alors que la plupart des douaniers recrutés sont britanniques, Hart prend soin d'encourager la candidature d'autres étrangers et, pour ce faire il est contraint de passer outre les règles prévues d'accès au service, il en recrute ainsi directement à des postes de premier plan, notamment au début de son inspectorat, pour la première vague de recrutement du service intérieur ou même pour disposer des premiers commissaires mais aussi, plus tard, pour rectifier le pourcentage d'admissions au service afin que les douanes chinoises ne soient pas perçues comme étant trop étroitement liées aux intérêts britanniques. Un des premiers commissaires aux douanes provenant de l'étranger, Prosper Giquel, est un officier de marine français qui se distingue dans les forces sino-françaises opérant à partir de Ningpo contre les Taiping.

Hart l'invite à rejoindre les Douanes en 1861 (Il n'y restera que 3 ans, voir son CV à la fin), D'autres exemples suivront à certaines périodes, lorsque les non-britanniques ne sont pas assez nombreux au sein du service, Hart propose alors aux gens compétents qui occupent des postes importants, de rallier son service directement à des postes clés, dont éventuellement il augmente même le salaire. Ce type de décision est tout bonnement guidé par la politique du moment. Cependant cette façon de ne pas respecter les règles édictées sera jugée par certains agents comme tout à fait lamentable, quelle qu'en soit la raison aussi ce service connaît-il parfois des démissions de personnel aigri.

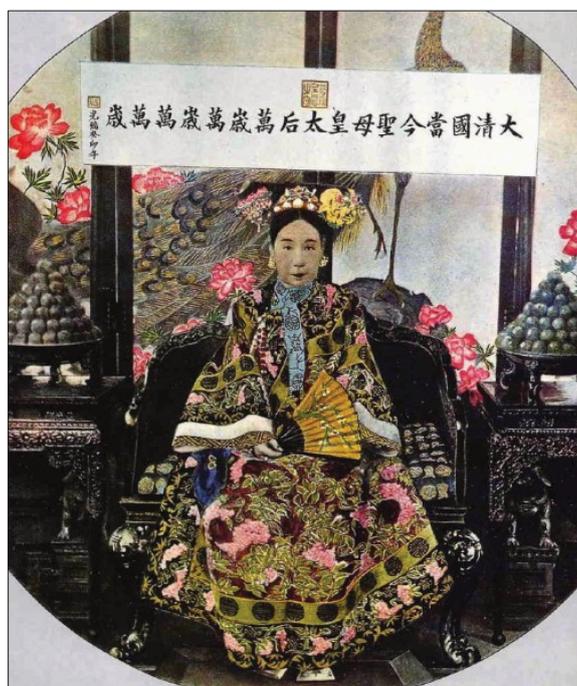
#### 請說中文

La formation à la langue chinoise commence dès l'arrivée en Chine. Tous les nouveaux douaniers doivent rapidement posséder une certaine maîtrise du chinois parlé et écrit et on les encourage à élever leur niveau. Les agents non anglophones doivent ainsi parler couramment anglais et chinois, en plus de leur langue maternelle, ce qui est certainement un vrai défi à cette époque. Les assistants de 4<sup>ème</sup> catégorie, sont souvent autorisés à suivre un an de cours à Shang-haï. Le certificat de connaissance en Mandarin, comporte trois niveaux, et le dernier niveau est indispensable pour toute promotion au grade final de commissaire.

Ces mesures correspondent déjà en grande partie aux modèles de l'organisation de la fonction publique actuelle, aussi la gestion du service des douanes est-elle pour l'époque tout à fait dynamique.

Hart tient cependant à faire preuve d'un pouvoir absolu. Inspecteur général, il rend compte au Zongli Yamen, organisme national chargé des affaires étrangères, alors que tous les autres agents des douanes doivent impérativement lui rendre compte personnellement. Il prend ainsi, lui-même, toutes les décisions concernant les promotions et les mutations (Ce que la fonction publique n'accepterait pas de nos jours, à juste raison). Aux yeux de ses subordonnés, il est trop enclin à favoriser ceux qu'il apprécie et il montre sans cesse une tendance exaspérante au népotisme. Il va ainsi recruter son frère James Hart et son beau-frère, Robert Bredon, qui à peine entrés au service, sont promus très rapidement à des postes clés, ceci ne respectant en rien le règlement édicté pour les autres. Il n'hésite pas à suggérer à plusieurs reprises les candidatures de son frère et de son beau-frère pour lui succéder. Son successeur, Aglen sera finalement lui aussi un « pistonné », puisque c'est le fils

d'un ami irlandais. En ce qui concerne Frederick Maze, c'est un parent direct puisqu'il est son neveu, ce qui lui permet de devenir lui aussi, inspecteur général, mais cette fois-ci son ascension rapide sera jugée anormale et injuste et va



*L'impératrice douairière Cixi, sixième concubine de l'empereur, va initier une vague de réformes à la suite de la deuxième guerre de l'opium qui ruine la Chine. Elle décide de l'ouverture de nouveaux ports aux échanges internationaux, et consolide les douanes impériales à même de garantir des rentrées d'argent régulières. Cet argent est investi dans la construction de lignes de chemins de fer, de routes, de bâtiments de guerre modernes et dans l'éducation. Avec le concours des Occidentaux, elle fait construire des écoles et des universités et chuter le taux d'analphabétisme. Les relations entre l'Inspecteur général et l'impératrice sont excellentes.*



*Le Zongli Yamen (總理各國事務衙門) établi en 1861, est l'organisme interministériel gouvernemental chargé de la politique étrangère de la Chine à la fin de la dynastie Qing. C'est à cet organisme que l'inspecteur Général Hart doit en permanence rendre compte de sa gestion des douanes. L'Organisme est remplacé en 1901 par un simple bureau des Affaires étrangères. (Photo Archives Diplomatiques Françaises)*

### **Les douaniers utilisés dans des missions diplomatiques**

Les responsables du Zongli Yamen ont besoin de Hart et des officiers qu'il désigne comme conseillers internationaux. À une époque où peu de Chinois disposent de compétences de haut niveau dans les langues occidentales, les douanes multinationales sont, quant à elles, capables de fournir une assistance linguistique et technique qui permet d'accompagner les hauts fonctionnaires chinois en mission à l'étranger, y compris lors d'enquêtes particulières comme par exemple, sur le trafic de coolies au Pérou et à Cuba, et Hart organise des expositions chinoises lors de foires-expositions mondiales. Il fait beaucoup impression dans ce type d'interventions diplomatiques qui contribue à résoudre les crises, et finalement il est considéré comme l'un des étrangers les plus influents en Chine. Le chef du bureau du service à Londres, James Duncan

Campbell, le seconde parfaitement sur les questions diplomatiques et financières.

### **La garantie des prêts étrangers**

Alors que le service finance une grande partie de l'effort d'auto-renforcement des Qing, les recettes douanières servent également à garantir les prêts étrangers, et servent à fournir d'autres fonds comme le soutien de la campagne de Zuo Zongtang pour reconquérir le Xinjiang contre les Rebelles musulmans. La guerre sino-japonaise et la rébellion des Boxeurs (Boxers dans l'écriture de l'époque) se terminent par des désastres pour les Qing qui doivent rechercher d'importants soutiens financiers pour payer leurs indemnités de guerre. Les prêts qu'ils finissent par obtenir sont uniquement garantis par les recettes douanières. Le gouvernement est donc extrêmement vigilant pour tout ce qui concerne les recettes encaissées par le service.

### **La tentative de réorganisation du Service en 1869**

Le service aurait dû être réorganisé en 1869, la division (Department) du personnel intérieur était alors composée de 17 commissaires, 6 commissaires-adjoints et 90 assistants, tandis que le personnel intérieur chinois devait être composé de 70 linguistes de différents niveaux, ainsi que d'écrivains, d'enseignants et de Shupan (en charge de la taxation) mais n'a jamais pu atteindre ce niveau. Hart espérait qu'avec le temps, des étudiants chinois pourraient être promus en tant que troisièmes assistants. Le personnel extérieur devait, quant à lui, comprendre 30 hydrographes, 30 instructeurs et 160 agents, tous étrangers, avec un certain nombre d'employés divers chinois tels que des manœuvriers et des transmetteurs d'ordres. L'objectif était aussi, dans la mesure du possible, de donner à chaque pays commerçant avec la Chine une représentation à peu près identique à leur proportion au sein du service, mais c'était uniquement de la théorie, une pure vision de l'esprit et Hart n'a finalement pas réalisé cette organisation, il n'y a eu que quelques représentants chinois dans le grade d'assistant de 4ème classe et rien de plus.

### **Les douanes postales**

Au cours de cette période, le champ d'activité des douanes est encore élargi, notamment par le développement du service postal chinois, puis par le transfert de la perception des droits de « douane indigène » perçus sur les

expéditions chinoises locales hors du domaine propre au service des douanes maritimes.



*Ci-dessus Les trois premiers timbres postaux chinois, émis en 1878 par l'atelier du Département des Statistiques des Douanes Impériales Maritimes à Shanghai sous le nom de série des Grand Dragons. L'émission comprend trois valeurs, les 1, 3 et 5 candarins correspondant au tarif en vigueur pour le port des imprimés, de la lettre intérieure simple et de la lettre recommandée. Les dessins sont légèrement différents des deux autres, surtout le 3 c. Les différences portent sur de nombreux détails notamment en ce qui concerne les nageoires de la partie postérieure des pattes du dragon. (Archives de la poste chinoise) Tous les bureaux des douanes vont vendre ces timbres et progressivement seront installés des bureaux de poste dans les ports notamment dans les unités des douanes maritimes.*

En 1879, Gustav Detring est nommé commissaire aux affaires postales des douanes impériales en dépit de problèmes relationnels avec l'inspecteur Général.

Les douanes maritimes proposent de rembourser à toute compagnie de navigation à vapeur la moitié des droits de permis spéciaux payés à la douane pour le travail effectué en dehors des heures d'ouverture des douanes, en échange de leur engagement à transporter le courrier de la poste chinoise le long de la côte sans frais supplémentaires et les douanes s'engagent à refuser de telles facilités à tous voiliers ou bâtiments non-inscrits pour ce transport particulier. L'offre est finalement acceptée par toutes les entreprises.



*Le navire à vapeur, à roue à aube latérale, « Hankow » passant devant la pagode de Whampoa, vers 1890-1910, (huile sur carton ovale, non signée) Le « Hankow » a été construit à Glasgow en 1873, pour la Compagnie Chinoise de Navigation. À partir de 1886, il opère sur une ligne de transport de passagers entre Hong Kong et Canton. Un des premiers vapeurs locaux à accepter le transport de courrier pour les douanes, entre Canton et Hong Kong. En 1906, le navire est la proie d'un incendie faisant 130 morts, alors qu'il est amarré au « quai des vapeurs de canton » à Hong Kong. (Collection Serge Rinkel)*

En 1911, le service postal s'est suffisamment développé pour devenir financièrement indépendant et, cette année-là, il passe du contrôle des douanes au département du Yu-ch'uan Pu - le Conseil des postes et des communications. Le premier directeur général des postes chinoises M. Piry est français, ancien commissaire des douanes ainsi que son adjoint. (voir la fiche de monsieur Piry en annexe) Beaucoup de français seront recrutés par les postes chinoises, ce qui ne sera plus possible après 1946.



*Timbre chinois surchargé en vente en 1914, série de la Jonque  
un des premiers timbres de la poste chinoise dirigée par le français Piry  
(Collection Serge Rinkel)*

### **Une nouvelle structure**

Sur le plan structurel, avec les idées et les objectifs de l'inspecteur général, le Service s'articule en 1889 en trois grandes divisions : une division (Department en anglais) des recettes, une division de la marine et une division des travaux. Un ajout ultérieur consistera en la création de la division surveillance, beaucoup plus tard en 1931, pour répondre à la contrebande généralisée sur la côte chinoise. La direction générale dépend toujours de l'Inspecteur général (IG) unique responsable devant le gouvernement chinois.

### **La flottille maritime**

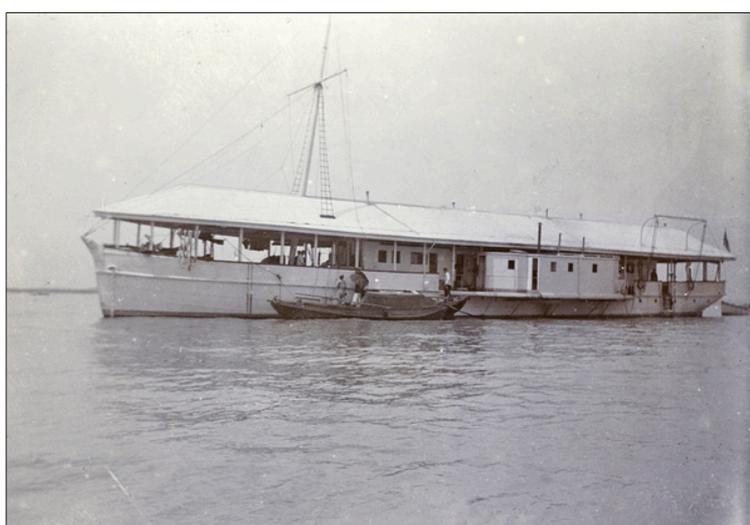
Une flottille maritime des douanes est mise en place sur le littoral chinois à partir de 1868, sous la responsabilité d'un commissaire maritime des douanes. Les navires les plus importants sont achetés en Grande-Bretagne et sont convoyés par des marins professionnels jusqu'aux ports chinois où ils vont être basés.

Des professionnels de la Marine marchande sont appelés au service pour servir sous statut spécial et leurs équipages sont recrutés sur place, parmi les marins d'embarcations locales de pêche ou de transport ou ceux de la Marine Marchande ou encore des anciens de la marine de guerre. Mais très rapidement les douanes vont former elles-mêmes à Nankin, leur personnel : des matelots de toutes spécialités du pont, des voiles et de la machine. Car dans ce grand pays, il

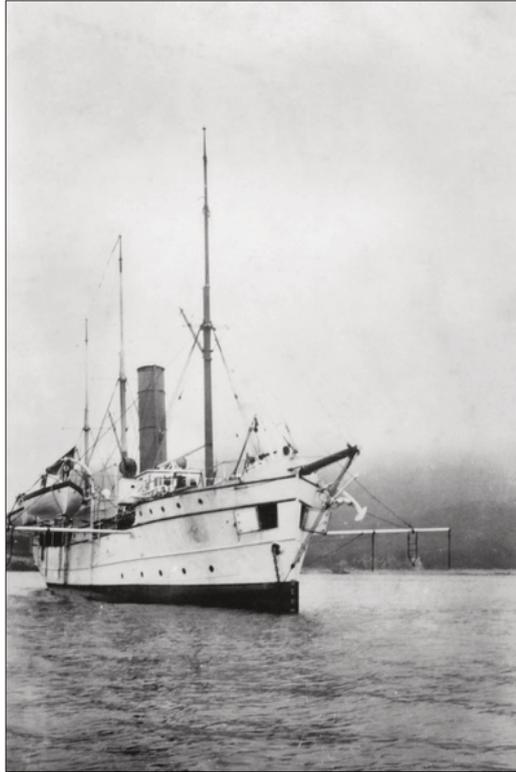
convient que le service puisse patrouiller dans les eaux propices à la contrebande et en même temps développer des activités maritimes annexes, soit constituer ce que l'on appellera plus tard dans de grands pays, un service garde-côtes. Ce sont par exemple les douanes américaines qui ont créé un service garde-côtes au vingtième siècle (en 1915). Aussi allons-nous faire connaissance avec les premiers bâtiments de cette flottille maritime et suivre les grandes étapes du développement de ce service sur les côtes de l'empire du milieu.



*Ponton de Chennan 1898 au sud de l'île Yülinkung. Les douanes maritimes gèrent plusieurs pontons composés de vieux navires qui protègent du vent et abritent les mouillages dans lesquels une escouade embarquée à bord du ponton, est prévue pour visiter des navires attendant leur place au port. (Archives de Bristol)*



*Autre ponton, l'ancien croiseur de surveillance Kua Hsing à Nanjin en 1902. On voit à contrebord une embarcation de servitude sans doute réservée à l'escouade embarquée (Photo archives Université de Bristol).*

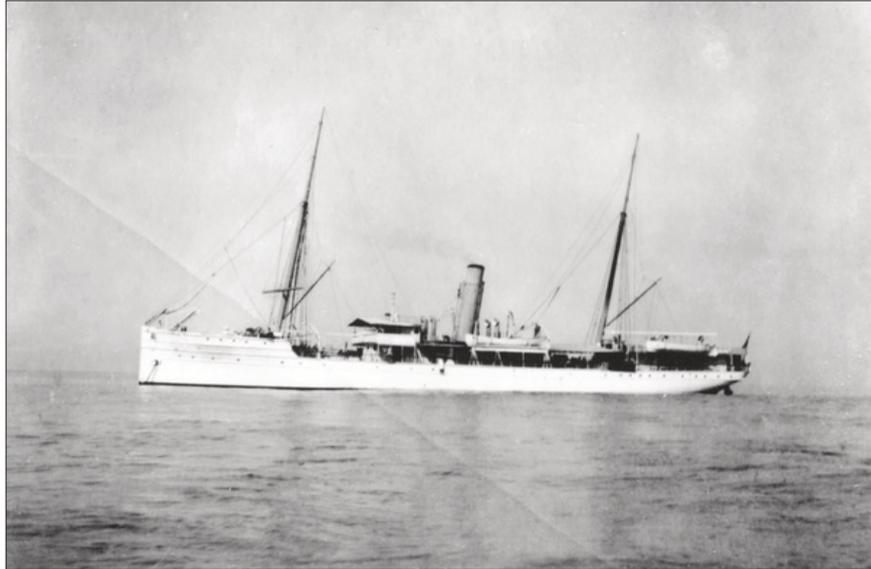


*Le likin, baliseur des douanes en 1890 utilisé pour le ravitaillement des phares, les travaux de construction, l'hydrographie et de temps en temps la surveillance des eaux chinoises, un navire polyvalent (Photo Université de Bristol)*

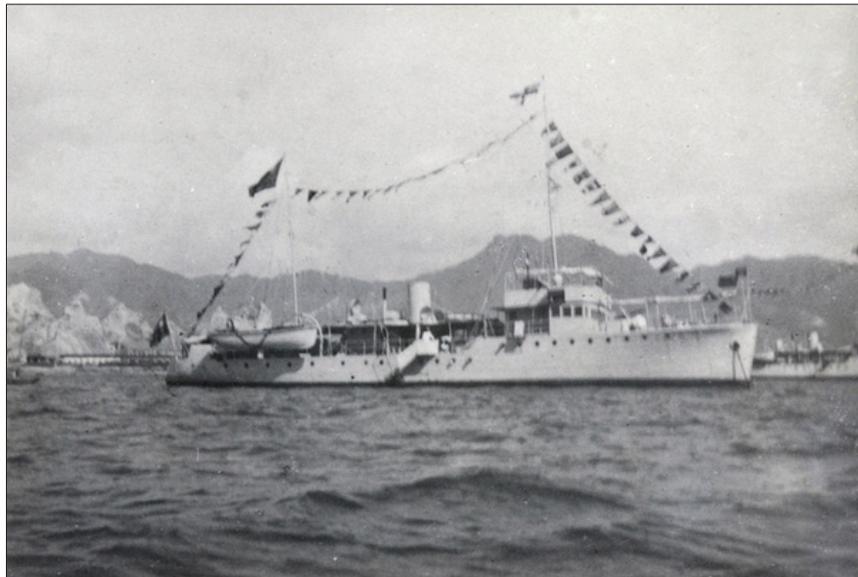
## Flottille maritime principale des douanes chinoises

Le vocabulaire maritime, mérite une précision ; un croiseur des douanes est un bâtiment qui fait des croisières de surveillance, c'est sa mission principale, cependant tous les navires sont polyvalents, c'est-à-dire qu'ils sont là pour assister le service dans ses différentes missions, un croiseur peut transporter une bouée ou une balise, tandis qu'un baliseur peut patrouiller.

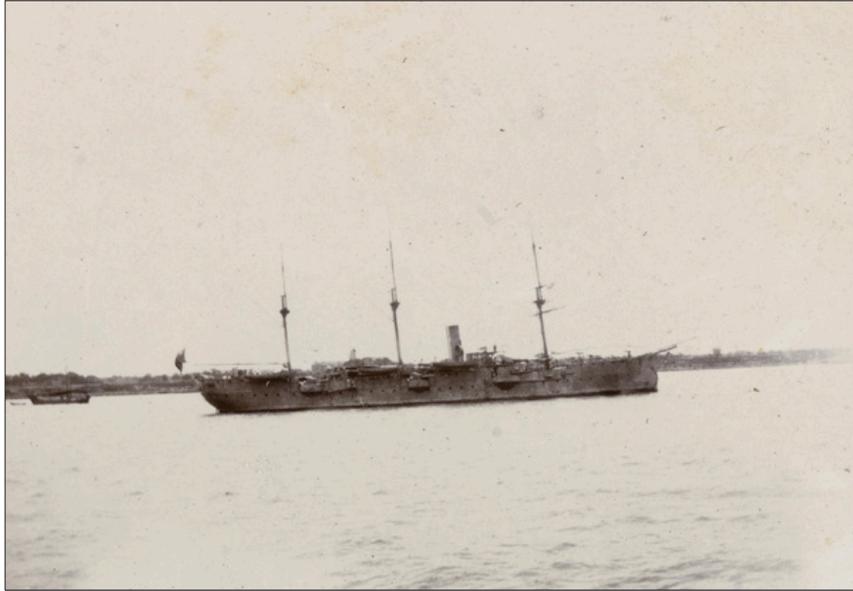
Nom du Navire	Mise en service	Tonnage	Type de navire
<b>FEI HOO</b>	1868	319	Croiseur
<b>LING FENG</b>	1868	319	Croiseur
<b>KUA HSING</b>	1870		Croiseur Maintenu comme Ponton après des problèmes techniques
<b>PING CHING</b>	1880	819	Croiseur
<b>KWANG FUNG</b>	1880		Baliseur
<b>POO TOO</b>	1883	103	Baliseur
<b>CHUENTIAO</b>	1888	379	Baliseur
<b>LIKIN</b>	1888	270	Baliseur
<b>KAIPAN</b>	1888	270	Baliseur
<b>KING PING</b>	1880		Baliseur
<b>FEE CHEU</b>	1887	1034	Baliseur
<b>LIUHSING</b>	1902	724	Câblier
<b>HAIHSING</b>	1924	1,960	Baliseur
<b>CHUNHSING</b>	1927		Baliseur



*Le Ping Ching, joli navire de la flottille des douanes Impériales maritimes en 1890 avec ses 819 tonnes,  
(Photo archives Université de Bristol)*



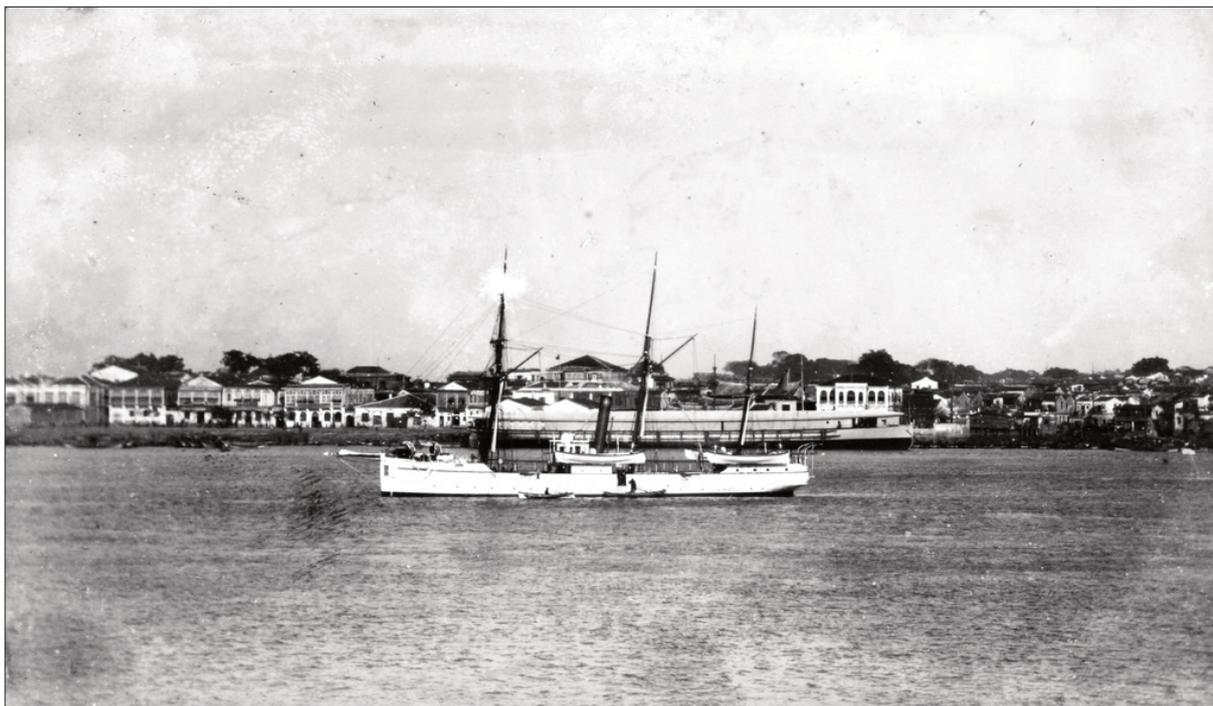
*Le Chun Sinh avec son grand pavois au mouillage à Canton.  
Ce navire polyvalent à propulsion charbon et diesel est chargé du secteur du Delta de Canton. Il est mitraillé, bombardé et coulé par des avions japonais en 1942. Pourtant tous les navires du service sont à l'origine des navires de commerce dépourvus d'armement  
(Université de Bristol : Photos de Chine)*



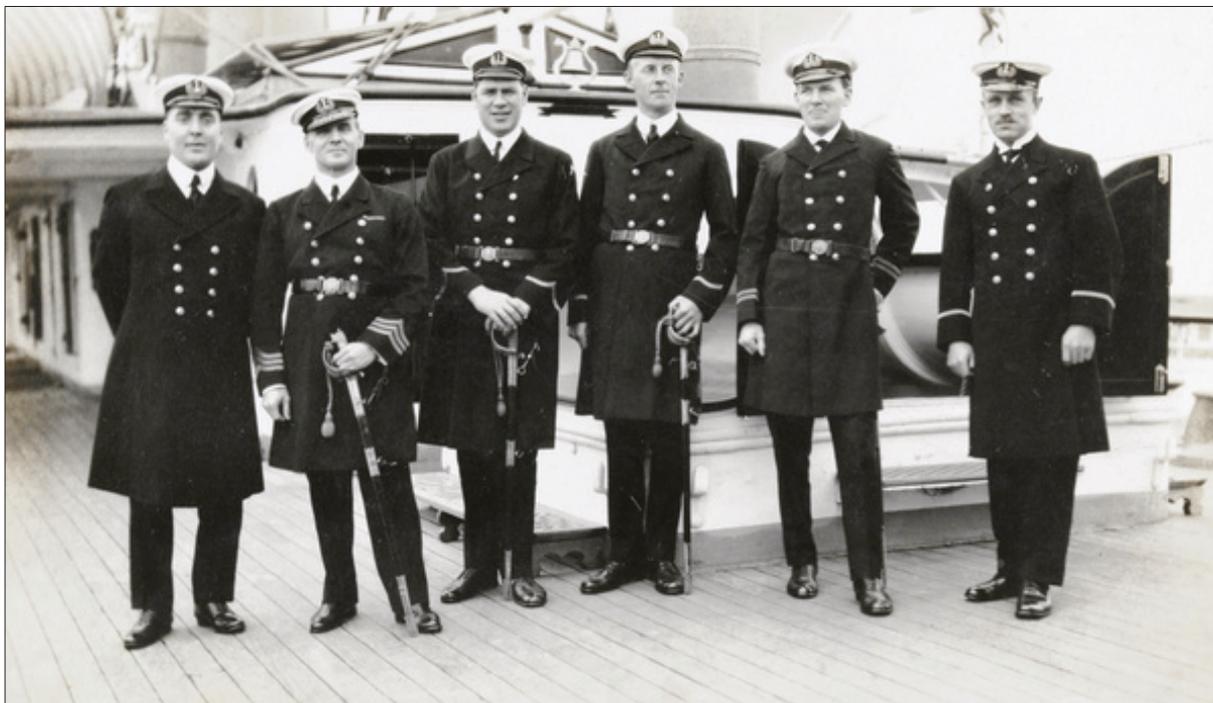
*Le navire- école King Ping des douanes impériales maritimes, dans les années 1890, dans le fleuve Huang Pu (Whampoa en cantonnais, qui signifie fleuve de la rive jaune) fleuve qui traverse Pékin et en fait rallie le Yang Tsé à la mer.  
(Photo Université de Bristol)*



*Croiseur Kwan Fung, avec ses tauds tendus, au mouillage dans une île du Delta de Canton.  
(Photo Université de Bristol)*



*Le croiseur baliseur FEIHOO, au mouillage devant le port d'Amoy  
(Photo Université de Bristol)*



*L'État-major d'un équipage avec le fameux John Thomas dont on voit les trois galons en deuxième position et qui n'est pas commandant mais chef instructeur en 1910 .  
Le commandant est probablement le premier marin croisant ses bras dans le dos, à ses côtés.  
(Photo Université de Bristol Coll J. Thomas)*



*D'autres officiers embarqués à bord d'un croiseur des douanes en 1913  
(photo collection université de Bristol)*



*Stagiaires marins de l'école de Nankin (Photo de Bristol 1900) Il faut aux marins du service Pont, destinés aux navires de la flottille, une formation élémentaire préalable dans laquelle on apprend des disciplines comme le matelotage, l'aviron, la timonerie, la pratique de la voile, la manœuvre, les règles de barre et de route, la conduite des embarcations, le balisage, l'entretien du navire, l'architecture navale etc.. Cette école des Mousses, existe au sein des douanes maritimes à Nankin avec ses propres instructeurs. On y forme aussi des apprentis mécaniciens.  
(Photo des archives de Bristol)*

## **Création d'un poste d'inspecteur côtier**

Les postes de commissaire maritime et d'inspecteurs divisionnaires sont supprimés et en 1881 un poste d'inspecteur côtier est créé. Grâce à la politique prudente de Hart qui consiste à ne jamais faire un pas en avant, s'il n'est pas sûr que le terrain soit ferme, il peut ainsi, malgré de maigres ressources, constituer un vigoureux département de la Marine qui, au moment de sa mort en 1911, dispose d'un personnel de 895 personnes, dont 114 étrangers, et un équipement pour faire fonctionner 132 phares, 45 bateaux-phares, 138 balises et 119 bouées, des bateaux légers de servitude telles que pilotines, embarcations de lamanage, embarcations pour l'hydrographie, annexes des capitaineries, avec une flottille de navires à vapeur équipés pour l'hydrographie et l'océanographie et pour le support logistique des phares et balises. La flottille des douanes est devenue une flotte importante.

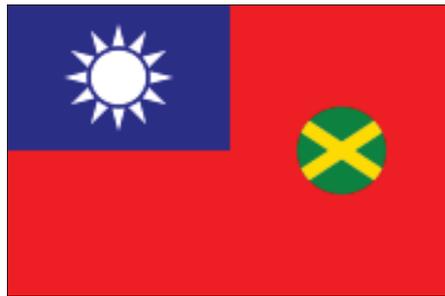
En 1920 on compte quatre croiseurs à vapeur, 6 vedettes de croisière, 32 vedettes côtières, et 4 voiliers employés pour la construction des phares et balises. En 1937 on dénombre 4 navires logistiques pour le service des phares, 26 navires de surveillance, 169 vedettes et 2 bateaux-phares. On peut ainsi mesurer les progrès dans l'équipement du parc maritime de la flottille.

Quelques années plus tard, les ingénieurs, architectes maritimes et commis aux travaux seront incorporés dans le service particulier de travaux maritimes distinct, sous le contrôle d'un ingénieur en chef.

Le personnel de la Marine arme les croiseurs des douanes assurant la navigation, la surveillance maritime, les interventions en mer et la maintenance à bord. L'équipage est également chargé en partie des carénages annuels. Cette branche Marine comporte aussi tous les personnels des services du port, de la capitainerie, du lamanage, du dragage, de l'entretien des quais, des bassins de carénage, du sondage hydrographique et de la réalisation de cartes marines et fluviales dont celles du fleuve majestueux du Yang Tsé, désormais bien balisé sans oublier qu'il faille rajouter l'ensemble du personnel et des ouvriers des phares et balises et du pilotage. Un programme excellent pour cette division maritime des Douanes chinoises et même si l'équipement et les agents sont répartis en différentes divisions, le potentiel est là et les équipes travaillent en symbiose.



*Pavillon de la flottille 1911-1928*



*Pavillon de la flottille 1929-1933  
(Gouvernement de Nankin)*



*Flottille 1931-1950  
(Pour toute la Chine)*



*Marque de l'Inspecteur Général des douanes maritimes chinoises 1929-1950. Actuellement marque du ministre taiwanais des finances, la flottille maritime des douanes de Taiwan, est intégrée depuis 2000 dans le service Garde-Côtes de ce pays mais les bâtiments douaniers ont encore une certaine autonomie et continuent à embarquer régulièrement leur ministre.*

## Le Service des Phares et balises

À partir de 1868, le service impérial des douanes maritimes chinoises se lance dans un projet ambitieux visant à guider la navigation nocturne sur le vaste littoral de l'empire, s'étendant de la péninsule du Liaodong au nord-est jusqu'à l'île tropicale de Hainan.

Parmi toutes les missions à réaliser figurent la mission de l'agence de construction et d'entretien des phares et balises (aides à la navigation le long de la côte chinoise), ainsi que la mission de réaliser la cartographie des régions littorales de l'empire. Les aides à la navigation, les travaux portuaires, les relevés hydrographiques sont également de la compétence du Département de la Marine. Dans une division spéciale dirigée par un inspecteur en charge des côtes. Le travail du département est financé principalement par les taxes portuaires prélevées sur le tonnage des navires de commerce en escale.

En 1892, 104 phares, 79 balises et 58 bouées figurent déjà sur la « Liste des aides à la navigation nocturne » des douanes. Cette guirlande de lanternes éclairant les nuits de la côte chinoise n'est pas seulement importante pour ce pays : elle fait alors partie d'une révolution des transports qui refaçonne le littoral maritime mondial. Le retard chinois est rattrapé. De grandes réalisations techniques, dont les douanes maritimes peuvent être fières.



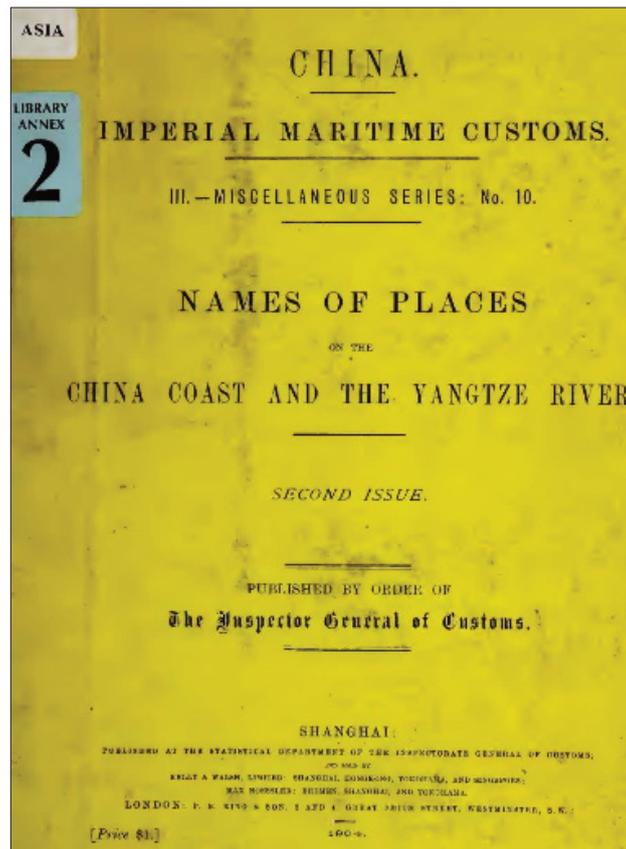
*Le phare de Kungtungtao (Kongtong Dao) dans le secteur de Che fou (Zhifu), construit en 1867, donc avant ceux qui ont été construits par des douanes maritimes chinoises, mais les douanes l'ont réparé et ont amélioré sa portée et le confort de ses logements. (Archives de Bristol)*



*Le phare d'Eluanbi dans le Sud de Formose, aujourd'hui Taiwan.  
Carte postale de Taipei 2004  
(Collection Serge Rinkel)*



*Le phare de Shawei Shan, île de Tsun Ming, construit en 1913 très important  
puisque'il marque l'entrée de l'Estuaire du Yangtze.  
(collection Université de Bristol)*



*Guide Nautique de la Côte Chinoise  
édité par les Douanes Maritimes  
(département des statistiques)  
(Archives maritimes de Chine)*



*Canon de brume des douanes maritimes équipant certains  
phares chinois  
(Musée des douanes de Taipei (Taiwan))*



*Plusieurs sociétés européennes ont été sollicitées pour la construction de phares qui n'avaient plus qu'à être assemblés sur place en Chine ; Ici, ce phare a été construit par une société parisienne en 1894. C'est un phare hyperadiant à éclats doubles construit pour être installé à Pei Yu Shan une île située entre Shanghai et Nimpo. (Collection Université de Bristol)*

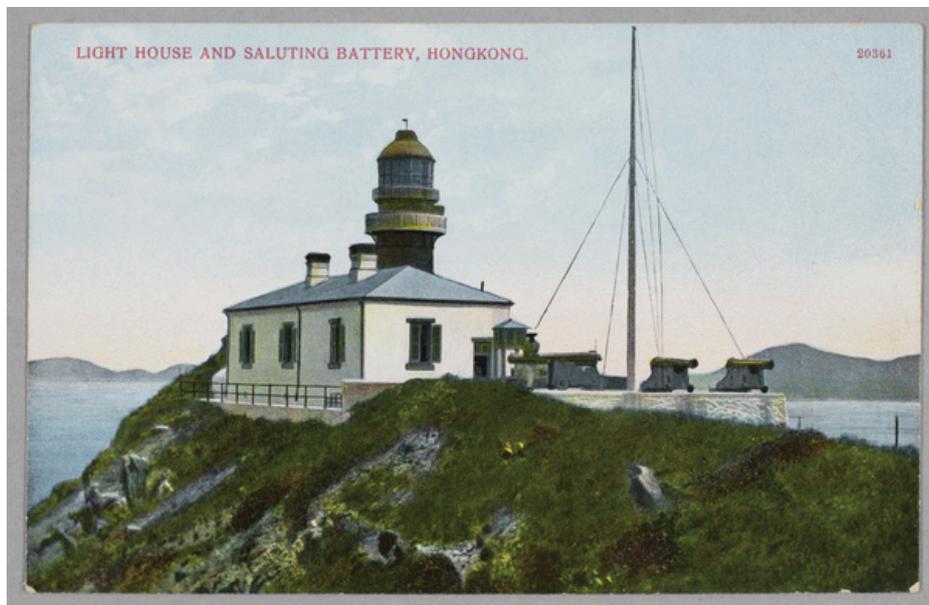


*Photo du même phare en 2013 soit 119 ans plus tard, Le phare, construit par la société Barbier, Benard et Turenne, de Paris a été automatisé. Il est ici en nettoyage et depuis il fonctionne toujours correctement. 上海市崇明县佘山岛.*

*La société en question a préfabriqué plusieurs phares qui ont été installés en Chine, et qui, au cours du temps, ont su résister à la guerre contre le Japon et aux typhons et sont toujours en service, Ils sont devenus monuments nationaux en 2000.*



*Un voilier des douanes maritimes au service des ouvriers des phares et balises pour transporter leurs matériaux de construction en 1900.  
(Collection Université de Bristol)*



*Ce phare est un autre phare construit par la même société parisienne Barbier, Benard et Turenne de Paris. Il a été installé à Hong Kong (Ile de Waglan) en 1893, transféré au gouvernement du territoire à bail en 1901. Il est actuellement considéré comme le plus ancien phare de la région de Hong-Kong. On utilisait les canons comme signaux sonores pendant la brume et pour éventuellement rendre des honneurs.*

*(Carte postale de 1910 Serge Rinkel)*



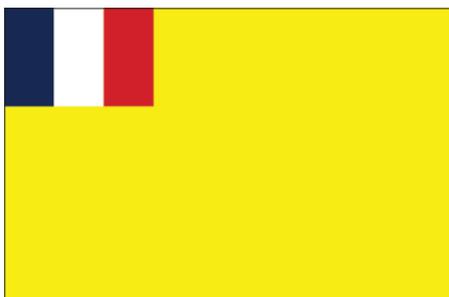
*Le phare de Waglan, 130 ans en 2023, une construction parisienne de qualité, installée par les douanes impériales maritimes en 1893 pour marquer l'entrée Sud-Ouest des îles de Hong-Kong*



*Le timbre représentant le phare parisien de Waglan, installé il y a 130 ans (en 2023), devenu monument historique, extrait d'une série émise en 2010 à Hong-Kong. Il a le prix le plus élevé de la série : cinq dollars HK.  
(Collection Serge Rinkel)*

## Hostilités franco-chinoises

Au cours des hostilités Franco-Chinoises concernant l'Annam et le Tonkin, en octobre 1884, ces deux états sont revendiqués à la fois par la Chine et la France, les Français s'emparent du baliseur Feihoo, qui est spécialisé dans le soutien aux Phares et balises chinois, alors qu'il navigue dans les eaux tonkinoises. Il est intercepté par un navire de la Marine Nationale Française et fait l'objet d'une procédure de saisie. Sous couvert du secret, l'inspecteur Général Hart obtient des pouvoirs plénipotentiaires du gouvernement chinois. Il charge tout de suite son commissaire, M. Campbell, attaché au bureau des douanes impériales maritimes chinoises à Londres, de se rendre à Paris pour négocier la libération du navire. En même temps, Campbell doit s'informer auprès de M. Ferry, ministre français des Affaires étrangères, sur les conditions dans lesquelles la France serait disposée à mettre fin aux hostilités contre la Chine. Dès que le gouvernement français est assuré par le Tsungli Yamên qu'il a effectivement confié les pleins pouvoirs à Hart, des négociations sont engagées, toutefois tenues secrètes pour les responsables français et chinois basés en Chine. Grâce en grande partie à l'habileté et au bon sens de M. Campbell, ces négociations sont un succès total et le 4 avril 1885, un protocole est signé à Paris, libérant le navire des douanes et son équipage après une saisie et un emprisonnement de cinq mois et la France accepte les propositions de la Chine, à savoir la ratification de la Convention Li-Fournier datant de mai 1884 : cessation générale des hostilités concernant le Tonkin et l'Annam et envoi d'un ministre français en Chine pour régler les détails du traité, qui est finalement signé le 9 juin 1895. La Convention Li-Fournier met fin au différent franco-chinois et autorise le commerce français à travers la région du Tonkin, enfin le traité préconise le retrait des troupes chinoises de la région et reconnaît les droits français sur le Tonkin.



*Drapeau du Protectorat Français de l'Annam  
et du Tonkin  
(Archives Nationales d'Outre-Mer, Aix en Provence)*

En échange, la Chine n'est pas tenue de payer de compensation. Dès le lendemain, le 10 juin, le ministre britannique des affaires étrangères nomme Hart au poste de ministre et plénipotentiaire britannique, chargé de la Chine, du Japon et de la Corée. A en juger par ses adieux officiels au Service avec lequel il est si étroitement lié depuis plus d'un quart de siècle, ce retour à son ancien métier des affaires étrangères est une grande joie. Il a cependant convenu avec le Yamên que son successeur au poste d'inspecteur général serait son jeune frère, James Hart, un commissaire qui a satisfait, selon lui, à divers postes de responsabilité, mais cette crise de népotisme passe mal dans le service. Il y a d'autres candidats au poste vacant, plus anciens, ce qui est susceptible de provoquer une rivalité internationale et ainsi, à la demande de l'impératrice douairière, à la satisfaction du gouvernement chinois et au soulagement des douanes, Hart décide finalement de rester à son poste. D'autant que les conditions salariales de ministre sont également inférieures à celles de son poste d'Inspecteur Général (mais cela personne ne le sait)

### **L'incident du Tatsu Maru (Contrebande d'armes)**

Le cinq février 1908, un navire à vapeur japonais, le « *Tatsu Maru* », est selon un avertisseur des douanes impériales maritimes, impliqué dans une opération de contrebande d'armes au profit des révolutionnaires chinois. Cinq vedettes du service font route sur les eaux voisines de Macao où elles découvrent, à l'endroit indiqué, un navire de commerce à bord duquel sont embarqués 1500 fusils et 50 caisses de munitions non manifestés alors que le manifeste de la cargaison indique seulement 3000 tonnes de charbon, pour Hong-Kong. Grâce à l'information, le navire a pu être surpris en milieu d'après-midi, en pleine opération de transbordement à bord de petites embarcations venant du continent chinois. Flagrant délit de contrebande.

Les douanes maritimes s'emparent du chargement illicite et sous la protection d'un navire de guerre chinois venu en renfort d'Amoy, elles détournent le navire de contrebande sur le port de Canton, où les douaniers mettent fin à la procédure de saisie et procèdent à l'arrestation du capitaine et de son second. La contrebande d'armes est un délit de droit commun.

Les autorités de Macao demandent aussitôt la relâche du navire contrebandier en invoquant qu'il a été intercepté dans leurs eaux territoriales.

Les japonais disent que ce navire arbore légalement leur pavillon et conséquemment ne pouvait être visité. Pendant la saisie, les douanes maritimes lui ont d'office arboré un pavillon chinois, ce qui est une offense grave vis-à-vis du Japon au regard de la réglementation maritime internationale, compte tenu de sa possession effective d'un acte de nationalité japonais.

Les autorités de Hong Kong prétendent qu'il était dans leurs propres eaux territoriales mais les représentants du gouvernement chinois considèrent juridiquement que les agents des douanes impériales sont dans leur droit, le PV de saisie relatant bien une position dans les eaux territoriales chinoises, lors de l'intervention.

Dans les semaines qui vont suivre cette affaire va créer un imbroglio diplomatique sans précédent. Les japonais menacent de représailles si le navire et la cargaison ne sont pas relâchés à leur profit. Le gouvernement Qing et les douanes impériales maritimes vont finir par relâcher le navire au bout de plusieurs semaines, et paieront même une indemnité pour compenser le prix de la cargaison d'armes qu'ils retiennent absolument, car il n'est pas question de relâcher des armes destinées à leur ennemi.

Des tumultes se produisent, des manifestations de la jeunesse chinoise contre l'arrogance du Japon et sa conduite inadmissible mais aussi pour sanctionner la faiblesse du gouvernement de l'empire chinois. Ces manifestations commencent à Canton où les étudiants lancent des ordres de boycott des produits japonais en représailles. Commence alors un boycottage des importations nipponnes qui s'étend à tout le pays car il ne s'agit pas de froissements passagers d'amour-propre. En neuf mois les importations japonaises diminueront de 24%. Ce qui est un drame économique pour l'empire du Soleil Levant. Cette affaire conduira également, plus tard, à une procédure internationale de délimitation des eaux territoriales entre la Chine et le Portugal et à la clarification du statut de Macao. Effectivement ces concessions et ces territoires sous-bail sont attribués avec des statuts distincts selon les différents pays, parfois sans définition précise des limites des eaux territoriales. D'autres mises en cause du rayon maritime des douanes et d'autres problèmes juridiques surviendront encore au fil du temps. Mais de toute façon cette affaire a concerné principalement, le conflit sous-jacent sino-japonais et démontré la faiblesse politique de l'empereur chinois.

## **Le service Intérieur**

Le personnel intérieur très privilégié au sein du service, examine les déclarations en douane et les documents justificatifs complémentaires pour calculer et collecter les droits et taxes. Le commissaire, (en fait on dirait un receveur principal dans les pays francophones), a pleine autorité sur tous les agents, y compris sur ceux du complexe portuaire local et des unités qui lui sont rattachées. Ses agents appliquent la réglementation en vigueur, administrent et archivent les registres importations-exportation tout en participant au recueil des statistiques du commerce extérieurs. Le commissaire étant le seul à pouvoir accepter quelques dérogations justifiées, il supervise la perception des droits de douane, approuve le contentieux, décide du montant des pénalités et libère les infracteurs et leurs marchandises saisies après le règlement des pénalités et des amendes. Il est le dépositaire de l'autorité douanière et connaît la réglementation sur le bout des ongles. Il supervise les virements de toutes les recettes des unités auxiliaires et règle les comptes préalablement convenus pour le fonctionnement du Service et les dépenses annexes, il fait transférer les revenus nets sur le compte de l'IG à Shanghai. Les fonds sont virés chaque semaine en ce qui concerne la gestion des grands ports et généralement deux fois par mois pour les ports de taille plus modeste. Ce contrôle comptable strict renforce la structure centralisée du Service. Ainsi tout problème et toute divergence survenant dans les comptes peuvent être détectés et corrigés rapidement.

Le commissaire est parfois le capitaine du port régissant la totalité des mouvements portuaires dans son secteur géographique, ce qui consiste en beaucoup de tâches différentes, mais heureusement il est toujours secondé par un commissaire adjoint et plusieurs cadres, secrétaires et officiers de port. C'est ce travail multifonctions qui fait la réputation du service. Les commissaires sont multilingues, ils maîtrisent anglais et mandarin sans compter leur langue natale, quand ils ne sont pas britanniques).



*Bicorne de la tenue de cérémonie de l'inspecteur Général  
et des commissaires des douanes maritimes.  
(Archives de Belfast)*



*Tenue de cérémonie de l'Inspecteur Général des Douanes Maritimes  
(Archives de Belfast)*



*Photo du personnel du service intérieur d'Aigun (Nord Manchourie) en octobre 1925. C'est le départ du Commissaire Hedgeland pour Swatow (Collection Hedgeland, Reginald. Université de Bristol) les arrivées, Les départs, les anniversaires, les promotions, sont toujours bien célébrés au sein du service intérieur et à bord des navires des douanes. Les pique-niques, les anniversaires, les « tea-parties » pendant les croisières du dimanche, aussi. Car les gens du service intérieur aiment cette vie un peu bourgeoise, dans sa forme très britannique.*

Les agents du service intérieur ont toujours de belles maisons et de beaux jardins, car les douanes chinoises et les consuls britanniques sont généralement les premiers à sélectionner de bons terrains de construction à proximité des ports nouvellement ouverts et les douanes construisent de confortables résidences pour leurs agents de la division intérieure à proximité ou dans de jolis endroits qui surplombent souvent le port où leur service est implanté. Le Service fournit également de nombreux domestiques ; jardiniers, coolies, bricoleurs,

porteurs d'eau, gardes de jour et veilleurs de nuit, tandis que les cadres concernés choisissent eux-mêmes, au besoin sur conseils, leurs propres cuisiniers domestiques et gouvernantes pour les enfants. On raconte que certains veilleurs de nuit contribuent même une petite somme à la Guilde des cambrioleurs, pour éviter les ennuis !

### **L'élite du service.**

Le personnel intérieur forme l'élite du service. La différence essentielle entre le personnel intérieur et extérieur réside dans le fait que les premiers sont soumis à un examen et à un processus de sélection approfondi avant d'accepter un poste en Chine, tandis que les seconds sont souvent des recrutés locaux issus du bassin d'étrangers vivant sur place ou voyageant dans les ports ouverts au trafic commercial. Les personnels des recettes et des bureaux bénéficient d'une existence beaucoup plus exclusive avec de meilleurs avantages sociaux que le personnel extérieur. Un sentiment de supériorité émerge du fait que le personnel extérieur est quant à lui d'un statut nettement moins confortable sur le plan salarial, sur celui de l'habitat et en ce qui concerne ses conditions de travail. Les tâches des agents extérieurs sont plus simples mais physiquement pénibles. Il s'agit d'examins de marchandises. Ce sont les agents extérieurs qui montent à bord des navires en escale fouillant tous les locaux, cabines, bagages et marchandises, reconnaissant ainsi la cargaison et les biens des passagers dans les détails. Le personnel intérieur est lui, uniquement présent au bureau, appliquant les normes, contrôlant les déclarations, les manifestes, faisant payer les droits et taxes à moins qu'en cas de découverte à bord d'un navire, il lui faille venir négocier avec le capitaine. Les agents parlent librement de l'existence d'un sentiment de snobisme au sein du personnel des bureaux envers leurs homologues du service extérieur. A tel point que les deux groupes de personnel ont leurs propres cercles sociaux distincts et ne se mélangent généralement pas. L'attention portée à la correction de cette disparité est discutée dans le courrier que s'adressent parfois les agents ou dans celui qu'ils envoient à leur famille. En 1917, un certain Morrison écrit que l'administration a besoin d'une véritable réforme compte tenu de la rémunération excessive du personnel intérieur comparée à celle totalement inadéquate du personnel extérieur.



*Beaucoup de pique-niques et de sorties champêtres pour les fins de semaine du personnel intérieur, ici à Pékin une sortie pique-nique du personnel de l'État Major, avec les familles, en 1881.  
(Collection Université de Bristol)*

De tous les témoignages de cette époque, il apparaît clairement que même la position la moins élevée du personnel intérieur est favorisée vis-à-vis des faibles salaires des agents du service extérieur qui doivent exécuter des tâches physiques pénibles tous temps à bord, sur les quais et dans les hangars. De ce fait ils devraient gagner beaucoup plus pour que soit enfin prise en compte la pénibilité de leurs tâches.



*Certains commissaires ou même assistants ont possédés, des bateaux de plaisance qu'ils armaient à plusieurs ou à une seule famille (archives de Bristol)*



*L'équipage du croiseur des douanes Liuhsing vers 1890 (Photo historique Université de Bristol) ; Les marins sont moins favorisés eux aussi que les gens du service intérieur. Ici on compte 7 officiers occidentaux à salaire correct pour une soixantaine de marins des douanes chinois peu payés.*



*Agents du service, composant l'unité de Hangpou, affectés au contrôle des embarcations empruntant la rivière de Shanghai.*

*(Collection des archives de Bristol)*

*La rivière relie le Yangtsé à la mer, en traversant la ville de Shanghai et en longeant le Bund, les douanes maritimes et la concession française.*

Le personnel extérieur étranger est généralement composé à l'origine de marins de commerce, d'employés de sociétés internationales, d'anciens militaires des troupes occidentales intervenant en Chine et d'aventuriers attirés vers l'Asie. Un certain norvégien, Rasmussen, raconte dans ses mémoires que marin de commerce, il est arrivé à Shanghai en 1905 avec seulement cinq dollars mais fut rassuré par des connaissances qui lui avaient assuré qu'il n'aurait aucune difficulté à trouver un emploi au sein du service. Bien que soulagé de sa nomination comme maître-stagiaire, Rasmussen découvre le statut minable du personnel extérieur. Il écrit : « Mon exaltation n'a pas été le moins du monde atténuée par le fait que j'avais mis le pied sur l'échelon le plus bas de l'échelle sociale. Parmi les Européens, la caste du personnel de bureau était une réalité à laquelle personne ne pouvait échapper et le personnel extérieur des douanes était presque aussi peu estimé que les intouchables en Inde, avec un salaire presque aussi bas que celui des Eurasiens. Le personnel d'intérieur des bureaux administratifs était en revanche placé très haut sur l'échelle sociale. Heureusement, un ancien marin a peu d'aspiration sociale, voire aucune, et moi, je n'en avais aucune. Bien que ce récit puisse être exagéré à des fins littéraires, la position humble du personnel extérieur dans le Service contraste clairement avec celle du personnel intérieur. Pour illustrer davantage cette disparité entre le personnel intérieur et extérieur, Williams, commissaire des douanes, inclut dans ses mémoires un extrait de la presse portuaire, le « Shanghai Mercury », décrivant un récit humoristique de la journée de la vie d'un vérificateur-adjoint de marchandises. Ce récit constitue une satire réussie des tensions sous-jacentes entre le personnel extérieur surmené et sous-payé assumant des responsabilités en matière de visite dans la saleté et insiste sur le caractère monotone et répétitif de telles opérations, contrairement à leurs collègues du service intérieur toujours à l'abri avec un bon confort de travail.

La disparité entre le personnel chinois et étranger est également perceptible au sein des douanes maritimes chinoises. Ce n'est qu'à partir du début du vingtième siècle qu'on commence à recruter quelques chinois comme assistants et qu'à partir vraiment de 1929 que l'idée selon laquelle les Chinois peuvent occuper des postes égaux à ceux des étrangers, gagne du terrain. Le collège des douanes va former des chinois qui intégreront des postes de responsabilité et qui parleront des langues étrangères, anglais et français. Cette nouvelle conception est due à une combinaison de facteurs : la nouvelle direction de l'Inspecteur Général Frédéric Maze, se montrant favorable aux aspirations nationalistes, et les directives du Gouvernement visant à mettre fin à

la présence du personnel étranger dans le Service. Le besoin de promotion interne aux chinois devient une priorité.

Une rivalité existe également entre les différents multinationaux représentés dans le Service. Williams se souvient d'avoir été mécontent de sa nomination comme responsable conjoint du bureau général de Jiujiang, un petit port sur le Yangtsé



*Bureau de Jiujiang vu du jardin  
(Collection Hillier. Université de Bristol)*

Son commissaire Allemand, déçu de ne pas avoir reçu d'assistant allemand, qui, selon lui, aurait été plus efficace que n'importe quel Britannique, a fait rejaillir contre Williams sa déception, comme lui-même le détaille, « le commissaire m'a confié la responsabilité conjointe du bureau général avec un employé chinois – une indignité que je pense qu'il serait difficile de faire mieux ! » La remarque de Williams repose sur deux points : premièrement, il avait auparavant dirigé un bureau général et était donc contraint de faire un pas en arrière ; et deuxièmement, il a été amené à travailler aux côtés d'un employé chinois (Le racisme est bien présent, à cette époque, Williams ne s'en rend même pas compte !)



*Le personnel du service des douanes de Nanning en 1910  
(Archives de Bristol)*

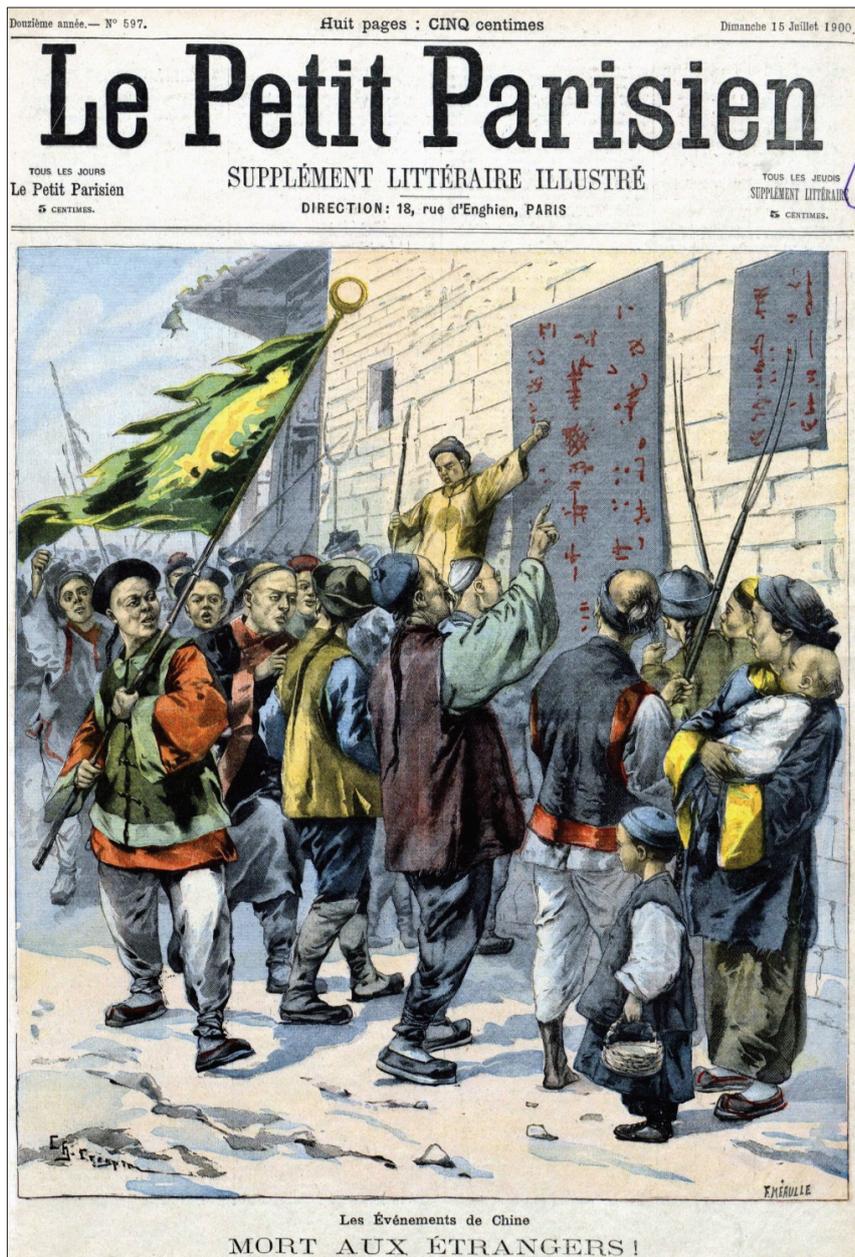
### **Le déclin économique mène à la contrebande**

Pendant le dix-huitième siècle la Chine a connu prospérité économique et expansion territoriale, mais le dix-neuvième marque un grand tournant de son histoire avec un déclin économique sans précédent, dû à un pouvoir trop centralisé, une administration officielle peu convaincante, une corruption endémique et incontrôlable, de terribles ressentiments contre l'attitude de l'empereur envers les étrangers et les insurrections que cela entraîne, sans oublier le rôle nocif des sociétés secrètes dont certaines se lancent dans d'importants réseaux de contrebande. On constate un affaiblissement de la dynastie des Qing : il y a beaucoup de morts au cours des guerres de l'opium et des rebellions qui suivent, également un bon nombre de blessés et de malades mal soignés parmi la population. On compte aussi beaucoup de personnes touchées par la malnutrition que ces conflits et ces rebellions génèrent. Ensuite la longue marche vers la démocratisation du Pays devient une source croissante de violence civile chaotique et destructrice.

La population civile est ainsi indirectement affectée par la violence. L'empereur qui a négocié la paix en offrant des concessions territoriales aux étrangers, en cédant des territoires à bail, tout en acceptant de payer de grosses indemnités de guerre perd finalement son prestige et le respect de ses sujets. Partout les périodes troublées entraînent toujours des mécanismes illicites tel que le marché noir et les opérations de contrebande, surtout avec les territoires défiscalisés qui offrent des avantages fiscaux et douaniers aux occidentaux. La Russie dispose de Port-Arthur dont elle s'est emparée le 18 décembre 1897, la Prusse obtient la cession de la baie et du territoire de Qingdao le 6 mars 1898, l'Angleterre gère le port de Wée-Hai-Wée qu'elle s'est accaparée le 4 avril 1898 en plus agrandit-elle le territoire de Hong-Kong le 9 juin 1898. La France, dans ce partage du gâteau chinois, prend sa part, en jetant son dévolu sur le territoire de Kouang-Tchéou-Wan, pour lequel elle obtient, en mars 1898, un bail de 99 ans (tel que celui de Hong Kong). Chaque pays obtient en outre des concessions dans des villes chinoises et des contrats concédés de chemin de fer, d'exploitations de mines, etc.

Cela conduit au rejet des étrangers d'abord lancé par l'impératrice douairière Cixi elle-même; c'est la guerre des boxers en 1900 mais les étrangers en défendant leurs concessions et territoires gagneront la guerre après les 55 jours de Pékin, lorsque plus de cent mille soldats alliés (dont 17000 français) arrivent en renfort pour chasser les boxeurs, cette fois-ci au côté des soldats de l'empereur. Finalement la situation finale sera encore pire qu'avant pour le peuple chinois.

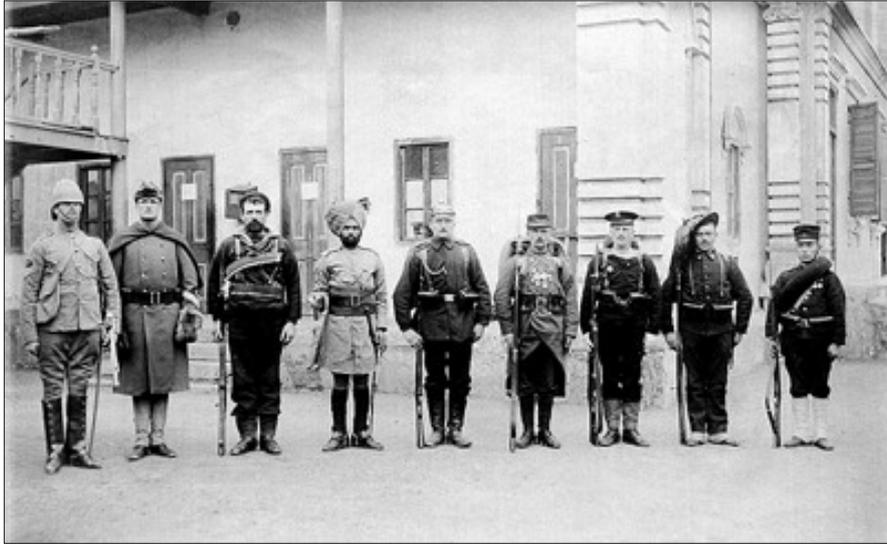
Une Convention internationale en 1901, fixe le montant de l'énorme indemnité due par la Chine à la suite de cette guerre (1 milliard 750 millions de francs-or). Pour assurer les paiements, les revenus des douanes chinoises sont directement versés aux " banques gardiennes " occidentales et c'est le corps diplomatique de Pékin qui décide de reverser ou non au gouvernement chinois " le surplus douanier ". Il le refusera à Sun Yat-sen mais le donnera à Yuan Shikai en 1912. Voir ci-après. Pour la première fois, nous allons voir comment l'inspecteur général Hart, est remis en question par ses agents comme par les autorités chinoises.



*« Mort aux Étrangers », tel se résume le principal mot d'ordre des Boxeurs*

### **Hart bloqué par les boxeurs**

En mai 1900, lors du siège des légations européennes de Pékin par les Boxeurs, Hart et son adjoint (et beau-frère) Robert Bredon doivent se réfugier avec quelques agents parmi le personnel étranger des légations assiégées. Les bureaux de l'inspectat général des douanes jouxtent les différentes concessions à Pékin et sont donc situés sur la ligne de front avec les troupes des boxeurs. Même si tous deux vont survivre, plusieurs bureaux des douanes de Pékin sont détruits, pillés et incendiés.



*Les 8 consulats des Légations étrangères de Pékin font cause commune pour résister aux Boxeurs. Il s'agit des Britanniques (incluant des Indiens et des australiens), des Allemands, Japonais, Français (avec des tirailleurs vietnamiens et africains et une compagnie de débarquement de la Marine), des Italiens, Hongrois, Russes (majorité de cosaques), Américains ; un long siège dénommé « les 55 jours de Pékin ». Parmi les troupes internationales qui arrivent au secours des assiégés en août 1900, figurent notamment des unités françaises dont deux escadrons français de chasseurs d'Afrique (détachés des 5ème et 6ème RCA), venant d'Alger.*

Pendant le siège, à un moment donné, on a supposé que M. Hart eut été tué, ce qui a alors entraîné des supputations de toutes sortes sur la politique à suivre pour assurer la survie du service. Le 16 juillet Hart rend compte aux affaires étrangères chinoises que lui et quelques agents de son état-major étaient réfugiés à la légation Britannique, et que pendant le siège le commissaire aux Affaires Postales, toujours membre du personnel des douanes maritimes, a été tué, que deux autres membres de son personnel ont été grièvement blessés, que lui-même et plusieurs autres ont été sérieusement malades, et enfin que de nombreux bureaux du service des douanes à Pékin et du Collège des Traducteurs (Tongwenguan) ont été détruits. Il a fallu contredire officiellement un avis de Nécrologie de M. Hart paru dans le Times de Londres le 17 juillet. Un service commémoratif le concernant, prévu dans la cathédrale Saint-Paul, est également décommandé à la hâte.

Ajoutons parmi les victimes des légations, Edouard Wagner, un français, civil volontaire auprès du contingent militaire des légations, employé des douanes maritimes (Probablement agent des services extérieurs), fils d'un ancien consul général à Shanghai, est tué au combat le 1<sup>er</sup> juillet frappé en plein

visage par un moellon de muraille – il est pris en charge à l'hôpital de la légation britannique, il y sera enterré.

Les affaires étrangères chinoises vont envoyer plusieurs charrettes de provisions aux Légations pour rétablir cordialement le contact et pour afficher une certaine solidarité. Une livraison spéciale destinée à Hart va consister en un envoi conséquent de légumes, dix pastèques, deux blocs de glace et 100 livres de farine blanche. A l'occasion les autorités demandent aux différents Ministres des Légations un compte rendu succinct pour faire le point relatif à leurs problèmes rencontrés et aux conditions actuelles de leur sécurité.

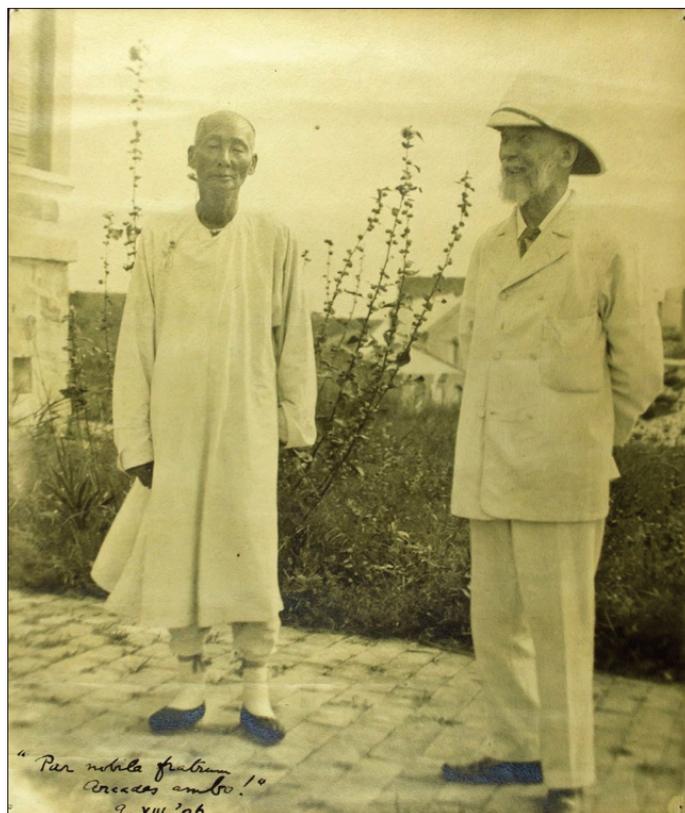
Hart vieillissant a été profondément traumatisé par les événements et se retrouve alors en mauvaise santé, cette guerre des boxeurs ayant perturbé son équilibre et son moral, le tout contribuant à son affaiblissement général.

A travers le pays les douaniers, sont en général frustrés par la désorganisation du service pendant cette période particulière, où ils sont restés sans instruction, livrés à eux-mêmes et ils s'inquiètent désormais quant aux capacités amoindries de l'IG. La question de savoir qui pourrait être désigné comme son successeur crée beaucoup de rumeurs et de spéculation.

Les diplomates étrangers commencent même à faire pression sur les Qing. Le ministre britannique à Pékin obtient la promesse du maintien d'un britannique à la tête du service et identifie déjà les candidats potentiels. Hart, mécontent de tout de cela, critique activement le choix de son successeur pressenti. Les relations avec le gouvernement chinois ne sont plus les mêmes. Au lendemain des terribles humiliations de la part des puissances étrangères, le nationalisme en Chine est en hausse et les chinois se méfient désormais du rôle et de l'impact de ces douanes qui leurs échappent en grande partie. Les responsables Qing expriment aussi leur mécontentement : Comment après plus de 40 ans à la tête du service, Hart n'a-t-il jamais consenti à aucun effort sérieux pour intégrer les Chinois dans la classe du personnel d'intérieur, l'élite directrice du service ? C'est le plus grand reproche qui lui est fait mais dans un grand pays comme la Chine, où les citoyens en ont assez des étrangers, c'est un reproche capital.

En 1906, au milieu d'une réorganisation majeure du gouvernement à Pékin, les douanes, qui depuis leur création rendent compte au Zongli Yamen (rebaptisé ministère des Affaires étrangères après la rébellion des Boxeurs), sont maintenant transférées à une nouvelle agence ministérielle, celle du service des impôts, le Bureau du revenu (en mandarin Shuiwuchu). Bien qu'apparemment

cela s'apparente simplement en une modification de structure administrative, certains y voient une manœuvre politique visant à diminuer l'influence des Douanes. Ils n'ont pas tort.



*Robert Hart 15 juin 1906 Avec son majordome Chan Afang, le 9 août 1906.  
(Photo Collection Hart de l'Université de la Reine, à Belfast, Irlande du Nord)*

Lorsque les diplomates étrangers protestent contre cette modification structurelle, le gouvernement n'en a cure. Hart garde sagement le silence et la transition se déroule relativement facilement, d'autant plus que Hart part en congé en 1908 pour ne jamais revenir. Son adjoint et beau-frère, Robert Bredon, fait brièvement office d'Inspecteur Général intérimaire.



**CUSTOMS STAFF** see off Robert Hart as he leaves China from a port in Shanghai in 1908.

Le 14 novembre 1908, l'empereur Kwang Hsu meurt et l'impératrice douairière disparaît à son tour le lendemain,

### **Francis Aglen nouvel Inspecteur Général**

En 1910, le nouveau bureau du revenu désigne l'anglais **Francis Aglen**, Commissaire du service, recommandé par Hart avant son départ, pour officiellement prendre sa suite comme nouvel inspecteur Général. Aglen doit cependant attendre un an de plus, jusqu'à la date officielle du départ légal de Hart (après ses congés de longue durée) pour prendre tous les attributs du grade et de la fonction. Malade depuis quelques années, Hart meurt rapidement en septembre 1911. Aglen le remplace officiellement, à la suite de son décès, en octobre. Or le 10 du même mois d'octobre, quelques semaines seulement après la mort de Hart, un soulèvement à Wouchang amorce le renversement de l'Empire des Qing.



*Drapeau des insurgés de Wouchang qui deviendra celui de l'armée chinoise jusqu'en 1928*

Le régime impérial est renversé par la révolution, la république de Chine est proclamée par Sun Yat-sen au début de 1912. La révolution pose alors un défi immédiat aux douanes. Les droits et taxes sont toujours prélevés dans les ports ouverts par les traités ; Mais parfois ces ports appartiennent à des provinces qui déclarent leur indépendance, ce qui pose un dilemme immédiat : à qui désormais les douanes doivent-elles adresser leur revenu ? Les dettes de la Chine envers l'étranger, sont, rappelons - le, garanties par les recettes douanières. À mesure que la crise progresse, Aglen, soutenu par le gouvernement de Pékin, trouve finalement la solution de compromis qui convient, et en accord avec les représentants des pays étrangers il est décidé que le service des douanes puisse continuer à fonctionner comme si rien n'était, en tant que service d'État unifié, quelle que soit la situation politique du moment. Les recettes douanières doivent donc rester dans l'escarcelle du gouvernement. Pour ce dossier, Aglen s'est parfaitement entendu avec l'autorité républicaine, mais ça ne va pas durer.

Le nouveau gouvernement républicain n'est pas du tout stable. Yuan Shikai, le responsable Qing qui avait négocié l'abdication, devient le premier président chinois, à la suite d'élections nationales.



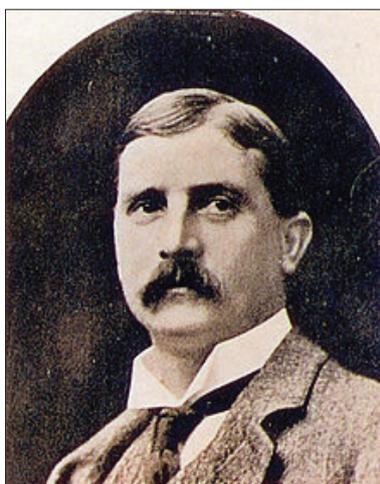
*Yuan Shikai, premier président chinois  
et premier seigneur de la guerre  
Archives nationales de Chine (Pékin)*

L'Inspecteur Général Aglen qui tient à ses bonnes relations avec le gouvernement, devient tout de suite, l'un de ses plus fervents partisans, et lui fournit un nouveau financement de transition qui le soutient.

Yuan, peu respectueux de la démocratie lance un coup d'État en 1913 contre les élus. Il veut par la suite installer une dictature et se nomme lui-même empereur en 1915, mais les chinois le rejettent. Même ses alliés du Nord (Beiyang), partisans de l'armée se rebellent et son autorité s'effondre, Yuan meurt subitement en juin 1916.

Après la mort de Yuan Shikai, l'armée de Beiyang est divisée en deux principales factions (*cliques*) La plus importante est basée principalement en Mandchourie et compte des unités locales alliées aux troupes de l'armée. Ces factions se disputent le pouvoir à Pékin, qui garantit au gouvernement en place, la reconnaissance internationale quand ce gouvernement en retour s'assure la loyauté de différentes factions militaires, en distribuant des postes officiels. C'est une situation pour le moins, ambiguë.

Néanmoins, suivant le modèle établi pendant la révolution, Aglen continue à rendre compte au Gouvernement. Il s'assure aussi que les recettes collectées par les douanes puissent toujours être financièrement utiles pour l'autorité dirigeante. A travers l'ère des seigneurs de guerre (1916-1930), l'objectif principal de la collecte des droits et taxes restera cependant, en priorité, le remboursement des dettes internationales du gouvernement.



*Francis Aglen, Nouvel  
Inspecteur Général en 1911*

Dès le début de la prise de fonctions de Francis Aglen, les Douanes s'éloignent rapidement du cadre que Hart avait mis en place. Il considérait le service comme un service national qui ne devait pas être influencé par les puissances étrangères. Sous la direction d'Aglen, le rôle du service devient différent. Avec tous les prêts et dettes que les douanes sont chargées de rembourser, elles deviennent presque un état dans l'état, pratiquement indépendantes en matière de finances publiques, en fait, reposant en dernier ressort, non sur le gouvernement mais sur les puissances étrangères. Aussi le gouvernement veut-il changer les choses et commence à prendre Aglen en grippe !

### **Aglen, moins apprécié par les chinois**

Aglen est tout de suite confronté à certains problèmes du personnel. Il augmente les salaires des cadres du service intérieur et retient davantage de fonds pour améliorer l'entretien et l'équipement des douanes. Même s'il s'oppose catégoriquement aux efforts visant à syndiquer le personnel des douanes, il finit par répondre positivement aux revendications de longue date, notamment la plus importante, en faveur d'un système de retraite adéquat.

Pourtant, il ne tient pas encore suffisamment compte des critiques chinoises à l'égard du fonctionnement du service. Hart n'a jamais voulu former les employés des douanes chinoises à leur plus juste valeur. Aglen fait de même en ne recrutant ni ne promouvant d'agent Chinois à des postes de responsabilité. Dans les années 1860 et 1870, on pouvait affirmer de manière plausible qu'il n'y avait pas suffisamment de Chinois possédant les compétences linguistiques ou l'éducation nécessaire, mais dans les années 1910, ce n'est plus le cas, or, les douanes recrutent encore un trop grand nombre d'agents étrangers.

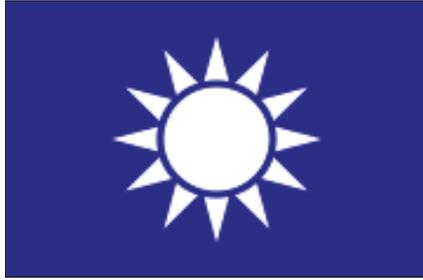
Cependant à la décharge d'Aglen à partir de la révolution chinoise et de l'essor des seigneurs de la guerre, pourquoi Aglen ne refuserait-il pas d'admettre dans son collège les fils de ces bandits armés qui s'emparent du pouvoir dans les régions chinoises, les douanes maritimes ne peuvent effectivement pas devenir un repaire de truands ; aussi vaut-il mieux continuer à recruter des lettrés européens bien éduqués, qui maintiendront le bon esprit du service public C'est ce que pense Aglen.

En avril 1908, sous le régime de l'IG intérimaire Bredon, le Collège des douanes de Pékin est effectivement et désormais ouvert aux chinois précisément pour la formation de certains candidats en vue de pourvoir au recrutement du personnel intérieur du service. Des enseignants extérieurs, chinois et étrangers,

dont des français (Car le français est enseigné comme deuxième langue étrangère) y sont détachés, d'autres membres du personnel des douanes consacrent tout ou partie de leur temps à l'enseignement de sujets universitaires, administratifs et techniques. Cependant les lauréats de ces études sont plus facilement recrutés par la diplomatie chinoise qui se les arrache comme le font les différentes administrations et ministères plutôt que les douanes ou le ministère des finances. Le Collège demeurera à Pékin jusqu'en 1935, quand il déménagera pour Shanghai ou il fusionnera avec le collège pour l'enseignement du chinois aux agents d'origine étrangère.



*Ici sont mentionnés en 1902, les deux professeurs de français du collège des douanes maritimes chinoises de Pékin, ; Deveria dont le père est consul, et Gory. On voit leurs visages sur cette présentation humoristique d'un orchestre imaginaire (Archives de Bristol) Aglen est également mentionné et croqué.*



*Drapeau du parti Kouo-Min-Tang (KMT). Ce drapeau est à l'origine celui de la Tongmenghui, Ligue d'Alliance Révolutionnaire, société secrète et mouvement de résistance clandestin créé à Tōkyō, au Japon, le 20 août 1905, par le futur président Sun Yat-sen et son adjoint au sein du parti, Song Jiaoren.*



*On comprend mieux le dessin du nouveau pavillon de la flottille maritime des douanes chinoises qui se conjugue avec celui du Kouo-Min-Tang de 1931 à 1950*

### **Les chinois opposés aux traités inégaux et aux douanes maritimes**

En 1919, à l'occasion du Congrès de Versailles, les diplomates chinois énoncent les mesures qu'ils jugent propres à abolir le système des traités inégaux : suppression de l'extra-territorialité, restitution des Concessions, retrait des troupes étrangères établies en Chine, et autonomie douanière (Les douanes chinoises aux chinois !) Notons ici qu'en 1922, à la conférence de Washington, les Grandes Puissances finissent par admettre la légitimité de ces revendications. Cette Conférence de Washington, marque un succès pour les anglo-saxons, et sauvegarde pour l'essentiel les intérêts communs des puissances sur le sol chinois en n'accordant à la Chine, sur des questions comme celles des douanes ou de l'extraterritorialité, que des satisfactions très vagues et à échéance lointaine. « On y reviendra bientôt ! », dit cependant, un chef de délégation.

Les douanes ainsi mises en cause ont naturellement des difficultés à fonctionner normalement pendant la période des grèves et celle des seigneurs de la guerre qui va suivre et qui sera une longue période très mouvementée et

très dangereuse pour les agents des douanes maritimes qui, victimes de la haine de la population, deviennent des cibles.

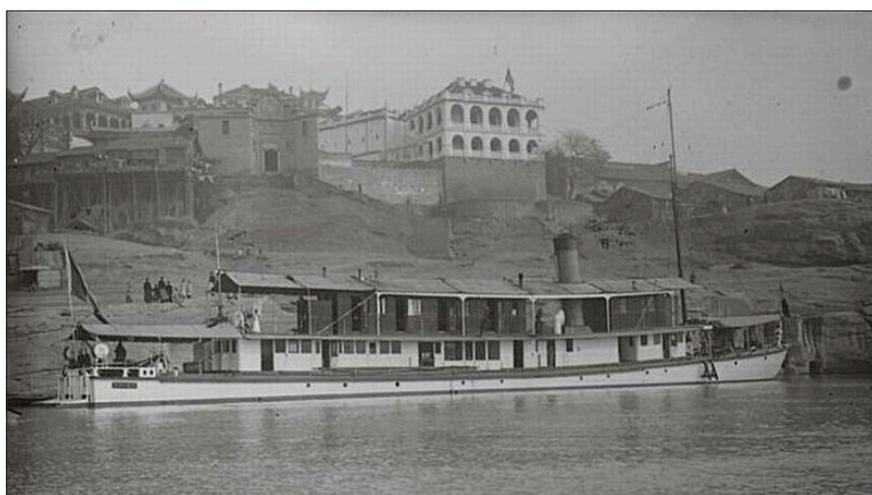
Le programme du président Sun Yat sen concernant les douanes est énoncé clairement : suppression des droits internes, les likin, sinisation du service des douanes et pouvoir ministériel prioritaire sur les recettes financières, égalité de traitement entre chinois et étrangers et suppression à court terme des cadres étrangers des douanes remplacés par des chinois ayant reçu la formation nécessaire etc. Mais il y a le problème de la garantie et du remboursement des emprunts dont les douanes surveillent et gèrent le remboursement. On ne peut donc pas aller trop vite. Voilà pourquoi Sun Yat sen ne réalise pas tout de suite ses objectifs en tant que président, il a effectivement d'autres chats à fouetter. Il a besoin d'argent rapidement ; il va donc se contenter de faire pression sur les douanes car, bien sûr, il sait qu'elles en ont. Ses revendications concernent une part proportionnelle des recettes douanières de Canton en 1923, ce qui déclenche aussitôt un ralliement des forces navales étrangères dans ce port pour le dissuader d'agir.



*Sun Yat Sen, considéré comme « le père de la Chine moderne » l'un des fondateurs du Kouo-Min-Tang, devenant président de la république de Chine en 1912 et à nouveau entre 1917 et 1925, année de son décès à Pékin. (Photo du domaine public)*

C'est ce qu'on appelle la diplomatie de la canonnière, sous la forme d'une démonstration navale multinationale, qui vise à protéger non seulement l'intégrité des douanes mais, plus importants encore, les intérêts des pays étrangers représentés au sein du service. Les tensions autour des douanes de Canton vont durer de septembre 1923 à début 1925. En réponse aux tactiques dilatoires du corps diplomatique, les revendications de Sun (qui s'étaient d'abord limitées à une part proportionnelle des recettes) sont devenues plus agressives, menaçant d'évincer l'administration des douanes, si elle ne se conforme pas à ses souhaits. Poussé à agir par de telles menaces, le corps diplomatique fait preuve d'un front uni contre la remise en cause de ses intérêts. Bien sûr, la cote de l'Inspecteur Général Francis Aglen est évidemment en baisse.

Une démonstration navale étrangère est ainsi rassemblée à Canton pour dissuader Sun d'agir contre la douane. Cette concentration de forces est initialement composée de neuf navires (quatre Britanniques, deux Américains, deux Français et un Japonais) À la mi-décembre 1924, la présence navale étrangère à Canton passe à 15 navires, et deux autres pays se sont joints à la première flottille. Les nations représentées dans cette force collective impressionnante figurent dans cet ordre : la représentation américaine comprend 6 navires divers. Les Britanniques disposent de 5 canonnières, deux pour les français, une pour le Portugal ; et une vedette affrétée localement par des marins italiens).



*Une chaloupe canonnière française, le Doudart de Lagrée, bâtie aux chantiers navals de Nantes en 1908 pour le service de la flottille française de Chine (Escadre d'Extrême-Orient).*

*(Photo Archives de la Marine Nationale Française)*

Sun finalement cesse ses menaces, en déclarant à des journalistes anglais que ce serait un honneur d'affronter une telle flotte, même s'il était sûr de perdre. Finalement il est terrassé par un cancer et meurt en mars 1925.

Sa mort, n'a pas en apparence, ébranlé le gouvernement de Canton ni remis en question les « nouvelles politiques » définies au début de 1924, y compris concernant les douanes. Sa succession était collégalement assurée par les membres du Comité exécutif central du Kouo-Min-Tang élus au Congrès de janvier 1924, incluant des communistes et les membres de la tendance de gauche du parti ainsi que des hommes politiques plus conciliants et modérés.



*L'humour est plus efficace que les longs discours. On en a la preuve avec ce dessin d'une affiche des syndicats à Shanghai où l'on voit un étranger et un seigneur de la guerre tabasser un manifestant le 30 mai 1925*

### **L'affaire de Shanghai, du 30 mai 1925.**

#### **Manifestations, grèves et diplomatie de la canonnière**

La petite et moyenne bourgeoisie urbaine de Shanghai, étudiants et intellectuels, artisans et petits commerçants, ouvriers, employés et fonctionnaires, voient s'affirmer les antagonismes qui les opposent d'une part, aux puissances étrangères des ports à traité qui défendent leurs hommes d'affaires et dont l'action est facilitée par les douanes maritimes, et d'autre part, aux chefs militaires ou mercenaires des seigneurs de la guerre. Les deux catégories sont les ennemies du peuple et de la démocratie.

Le 30 mai 1925 une grande manifestation populaire sur ce thème, en même temps qu'une grève est organisée à Shanghai, et passe à côté des concessions internationales. Les indiens de la police britannique ouvrent le feu. 9 morts et de nombreux blessés ; Canton, 23 juin. Même scénario, mais, cette fois les Français tirent avec les anglais. 52 morts et de nombreux blessés ; Une crise d'ampleur internationale s'étend rapidement. En Europe, l'opinion suit attentivement l'événement. Pour renforcer sa présence à Shanghai et protéger les ressortissants français, la Marine Nationale décide de réarmer une autre canonnière et de l'envoyer en Extrême-Orient, tandis qu'elle en envoie deux autres directement à Canton.

A Shanghai les événements immobilisent les bateaux de commerce, paralysent les douanes, les marchandises abandonnées sont vendues aux enchères, les lignes téléphoniques arrêtées. Plus de journaux étrangers ; la centrale électrique de la concession française ne fonctionne qu'avec des moyens de fortune ; des défections importantes se produisent parmi le personnel indien de la police anglaise qui craint pour sa vie.

Les autorités étrangères réagissent brutalement, mobilisant leurs volontaires, proclamant la loi martiale, Elles concentrent 26 navires de guerre dans le Huangpu et débarquent des soldats qui bouclent l'Université de Shanghai. Début juin, des incidents sanglants se renouvellent à la concession internationale, police et volontaires ouvrent le feu sur étudiants et ouvriers; on compte une soixantaine de morts. Les incidents de Shanghai suscitent la grande grève-boycott de Canton et de Hongkong, le 23 juin, contre les anglais et leurs trafics commerciaux. Nous l'avons dit 52 morts à Canton. 50 000 employés grévistes quittent Hongkong pour Canton ; Les douaniers chinois ont créé leur syndicat. Certains de ces agents ont intercepté des contrebandiers qui passaient des marchandises au travers de piquets de grève, en mer comme à terre.

La réaction musclée des étrangers finit par rétablir l'ordre : les manifestants ont peur et se terrent, La politique de la Canonnière va maîtriser les autres prétentions chinoises mais les idées du peuple sont ancrées dans les esprits surtout la haine de l'étranger et celle des douaniers. Les mouvements y compris ceux de Canton-Hongkong cessent en octobre 1926. 16 mois de grève !

### **L'exclusion de Francis Aglen**

Au cours de sa carrière, Francis Aglen démontre avant tout ses aptitudes de douanier toujours motivé dans la lutte contre la fraude. Honnête et intègre il n'accepte jamais la moindre corruption. Pour lui, le personnel doit toujours être

vigilant dans ses différentes fonctions, car il n'y a pas de fraude bénigne. Ses cadres supérieurs doivent être entraînés à détecter toutes les opérations illicites et doivent être capables d'exercer toutes les tâches d'une recette intérieure comme celles relatives aux unités des autres divisions (service extérieur, branche maritime...) Tous doivent maîtriser les suites contentieuses, car un agent des douanes est là pour cela, pas pour fermer les yeux sur une infraction. Enfin Aglen recherche des solutions pour réduire son budget et montrer l'exemple notamment en ce qui concerne les frais de mission du personnel, comme en ce qui concerne les dépenses à caractère logistique. Pour lui le budget respecté, c'est ça la bonne gestion.

Cependant, les chinois ne l'aiment plus, car il a tissé des liens serrés avec la diplomatie britannique et refusé des propositions du ministre. Fin 1926, Aglen est appelé au ministère des finances où on lui explique qu'il faut de l'argent au nouveau président et qu'en conséquence il doit désormais prévoir de céder au ministère une partie des droits et taxes collectés en débloquant notamment des fonds supplémentaires, sous la forme de prêts approuvés, pour les entreprises avec qui l'État peut passer des marchés. Aglen immédiatement refuse en expliquant qu'il a des engagements à tenir, sur les remboursements d'emprunts et les obligations contractés par les précédents ministères (remboursements des sanctions financières et des dédommagements prévus par les traités avec les pays étrangers vainqueurs de conflits comme la Russie et le Japon). Puis quelques jours plus tard Aglen revient, le ministre lui dit qu'il a bien réfléchi ; on ne touche plus aux droits et taxes en cours mais il lui demande de commencer à percevoir dans tous les ports des taxes additionnelles spéciales et il lui ordonne de mettre en place le nouveau système de collecte dès que possible. Dans les jours qui suivent Aglen refuse à nouveau sans avoir trouvé d'autre solution.

Le ministre rend compte au président Zhang Zuolin et ce dernier demande l'exclusion de l'Inspecteur Général au 1<sup>er</sup> février 1927, car qui est-il pour refuser un ordre de la présidence ?



*Photos publiques de Zhang Zuolin  
Seigneur de la guerre devenu président mais  
assassiné par une bombe japonaise explosant sous  
son train en 1928. Il est en fait le responsable de  
l'exclusion de l'Inspecteur Général Aglen.*

Aglen est surpris de la décision du président mais. Il ne trouve cependant rien à redire et alors que ses collègues tentent de le faire maintenir au service, lui n'insiste pas il a compris ce que veut Zhang Zuolin, On pense qu'il en est même satisfait. Un de ses collègues énonce qu'il ne voulait sans doute plus rester Inspecteur Général : « Aglen est finalement heureux de cette exclusion qui lui permet de sortir de ce pétrin i ».

Dans une circulaire officielle discutant des circonstances entourant son éviction Aglen a rationalisé ses actions comme une tentative de « prévenir, si possible, la perturbation du service ».

De toute manière il ne pouvait pas être question qu'Aglen, un douanier fort honnête, puisse exécuter les ordres d'un président auto-proclamé, meurtrier, lié à des sociétés secrètes (les dragons noirs et la bande verte) et formé à la rapine, au vol et aux opérations de contrebande !

Plus tard, Chang Kai-Shek installe le gouvernement nationaliste à Nankin, et s'impose comme le nouveau maître de la Chine. Les communistes, ses anciens « alliés » installés au Guangxi et au Guangdong sont pourchassés. Ce gouvernement de Nankin affermit sa position sur le plan international et remet en cause lui aussi, les « traités inégaux » et les douanes étrangères.



Photo publique chinoise  
de Chiang Kai Chek  
chef du parti nationaliste  
Kouo Min tang+

### **Les douanes sous la direction de Sir Frederick Maze**

Il faut deux ans avant que le remplaçant d'Aglen ne soit désigné. À cette époque, le groupe nationaliste KMT prend le contrôle de la Chine depuis Nankin. En 1929, le nouveau gouvernement décide de contourner l'inspecteur général par intérim, Arthur Edwardes, afin de désigner le successeur d'Aglen qui est sélectionné par le ministère des Affaires étrangères, ignorant la pression japonaise qui souhaite nommer le Commissaire Hirokichi Kishimoto. Qui sont-ils, ces japonais, pour vouloir s'immiscer dans la bonne marche du Service ?

C'est le britannique Frederick Maze, le neveu de Hart (que ce dernier avait lui aussi, fortement recommandé aux chinois avant son départ), qui est nommé. Edwardes de toute façon ne s'entendait pas avec le KMT, alors que Maze est beaucoup plus flexible et a su établir de bonnes relations avec les responsables nationalistes qui occupent un rôle décisionnel à Shanghai. Maze reconnaît en public que le service doit intégrer des cadres chinois et doit devenir un grand service de l'État. Pour lui, les cadres occidentaux doivent faciliter l'intégration des douanes dans l'appareil de l'État.



*Photo officielle de Frederick Maze  
(photo archives des affaires  
étrangères de Grande-Bretagne)*

Lorsque les diplomates britanniques, qui n'apprécient pas cette nomination, pressent Maze de se retirer, il refuse. Il est vrai que parmi ses compatriotes, sa nomination est profondément controversée, et ainsi, dès qu'il prend ses fonctions, Maze est boudé par certains membres de la communauté des expatriés, qui pensent qu'il a négocié discrètement sa nomination avec les chinois. Mais il n'en est rien, en fait, le KMT tient simplement à réaffirmer l'autorité du gouvernement sur ce service des impôts légalement censé d'obéir aux décisions du ministre des finances. Les diplomates étrangers n'ont plus rien à suggérer au gouvernement chinois, surtout pas les anglais du service, qui doivent se mettre au pas.

Les partisans d'Edwardes incarnent ce que les critiques appellent «l'esprit de Shanghai», une attitude des britanniques se battant bec et ongles pour préserver leurs privilèges en Chine. Cependant les temps ont changé et il faut désormais tenir compte des réalités : la montée progressive du nationalisme chinois, qui cherche réellement à abolir les privilèges de la Grande-Bretagne affaiblie après la Grande Guerre, à tel point que pour les chinois, ce pays impérialiste n'a plus ni la capacité ni le moindre droit de dominer l'Asie comme ce fut le cas par le passé. En vérité, le Japon supplante désormais la Grande-Bretagne en tant que principale puissance impériale occupant la Chine. Les grandes opérations et les victoires japonaises vont ainsi ruiner le prestige des

Etats comme la Grande Bretagne en Chine et aux Indes et la France en Chine et en Indochine.

Frédéric Maze s'en rend compte et se concentre sur ses fonctions. Sa priorité est de ne pas oublier le modèle du service des douanes que son oncle Sir Hart, serviteur exclusif de la Chine, lui a légué. Il souhaite surtout maintenir l'intégrité du service en faisant tout pour éviter son éclatement dans les régions occupées par les japonais, afin que les nombreux douaniers présents dans ces territoires, ne puissent être accusés de collaboration avec l'occupant. Il accepte donc de percevoir la taxe additionnelle réclamée à Aglen, car pour lui un ordre du gouvernement est un ordre.

Voici d'ailleurs ce qu'il pense de son prédécesseur Francis Aglen : « Il faut considérer que nous vivons maintenant dans une période très critique, celle de l'après-Révolution, l'après-guerre et l'après-grande manifestation du 30 mai, mais Aglen n'a pas su voir ce qui se tramait. Une tempête voire un véritable ouragan, était pourtant prévisible, il aurait dû modifier sa route pour adopter une allure de sauvegarde. Mais non, têtu il a voulu passer outre en affrontant les éléments. J'ai pris le relais en acceptant de prendre le commandement du navire, au dernier moment avant qu'il ne sombre. »

### **La Mandchourie**

Les actions agressives de l'armée du Guandong dans le Nord-Est des provinces chinoises en 1931-1932, culminant avec la déclaration d'indépendance de la Mandchourie (Manzhuguo, le 17 février 1932), ont des ramifications considérables, non seulement sur les relations sino-japonaises, mais aussi en ce qui concerne les relations internationales. Ainsi la création du Manzhuguo, parrainé par les japonais, aboutit à la plus grande menace sur l'intégrité du Service au cours de ses quelques soixante-dix années d'existence. Des rumeurs sur un projet de rachat dans le Nord-Est, des bureaux de douane par les autorités du Manzhuguo semblent avoir circulées au moment de la création du nouvel État. Pour Maze, nouvel Inspecteur Général, les tensions qui se multiplient dans le Nord sont irrévocablement liées à la situation politique générale de la Chine et aux actions entreprises par les japonais comme aussi l'impopularité du service, dont il faut surtout impérativement protéger l'intégrité.

Les puissances étrangères qui comprennent les enjeux, s'efforcent tout de même d'aider le Service, mais seulement de manière officieuse pour tenir compte de l'extrême sensibilité des tensions qui entourent le nord-est. Le gouvernement de Nankin, après avoir décidé de refuser toute négociation avec les nouvelles autorités pro-japonaises du Manzhuguo, interdit toute tentative des douanes de parvenir à un compromis même si cela peut sauver le Service d'un danger imminent d'éclatement. Il n'est pas question que les douanes maritimes chinoises fournissent les cadres douaniers d'une branche Mandchoue fière de sa souveraineté.

### **Les seigneurs de la guerre s'emparent de la recette des douanes de Tianjin (Tienstin)**

Dans les années qui suivent, les douanes connaissent encore de nombreuses difficultés avec les membres des cliques des seigneurs de la guerre qui essaient encore de récupérer une partie des revenus encaissés par les personnels des recettes, dans les territoires sous leur domination. Nous allons nous borner à donner en exemple la prise de la recette de Tianjin (Tientsin en français) Le 16 juin 1930 ; Ce jour-là, le commissaire des douanes local, Bell, est interpellé par une délégation de chinois armés et accompagnés de quelques résidents occidentaux. Ce groupe lui apporte un courrier écrit par deux seigneurs de guerre qui l'enjoignent de se démettre immédiatement de ses fonctions et de laisser un journaliste britannique prendre la direction de cette recette, un nommé, Bertram Lenox Simpson qu'ils ont enrôlé. Ils regrettent effectivement que leurs négociations avec les nationalistes du KMT n'aient jamais permis qu'ils puissent accéder directement aux droits et taxes encaissés par cette recette importante proche de Pékin, afin de compenser leurs dépenses de guerre.

Evidemment Bell se retire immédiatement avec son état-major pour se réfugier dans la partie britannique de la concession internationale, se plaçant ainsi sous la protection de militaires internationaux et de policiers anglais. Les douanes de Tientsin sont alors déclarées hors service et le dédouanement des affaires commerciales locales est alors officiellement dirigé sur d'autres centres de dédouanement.

Mais le journaliste Simpson, fier de sa nouvelle promotion sans doute juteuse, s'empare du dédouanement qu'il parvient à faire fonctionner localement dans les jours qui suivent, ce qui va effectivement durer jusqu'en septembre c'est à dire pendant quatre mois. Cet établissement est de facto

reconnu aussitôt par les puissances étrangères, c'est là où le bât blesse, car les consuls occidentaux acceptent tout de suite le paiement local des droits plutôt que de conseiller à leur nationaux un détour sur une autre recette. Apparemment ils ne souhaitent pas que leurs sociétés nationales perdent du temps. Le temps c'est de l'argent ! Et là on croit rêver !

Entre temps, un autre seigneur de la guerre se voit attribuer ces droits et taxes par le KMT.

Simpson s'entête cependant à diriger la collecte des droits sur place où il sera abattu par des assaillants inconnus, quant aux deux seigneurs de la guerre qui tiraient profit des droits ils sont neutralisés par les troupes du KMT.

Les douanes ne ressortent pas indemnes d'une telle affaire dont tout le monde parle sur le continent chinois, et les agents des douanes traumatisés sont déçus, déstabilisés et démoralisés par l'attitude de leurs chefs, notamment celle de l'Inspecteur Général Maze, qui s'est fait discret pour ne pas contrarier une affaire de politique interne chinoise et celle des consuls étrangers qui tenaient à rester neutres. Cependant comment a-t-on pu permettre à un groupe hors la loi de s'emparer de fonctions douanières aussi facilement ?

D'autres attaques physiques, du harcèlement de receveurs et des menaces vis à vis du personnel ont eu lieu pendant cette longue période des seigneurs de la guerre sur l'ensemble du territoire mais c'est la première fois que les douaniers sont remplacés par des civils qui parviennent pendant plusieurs mois à percevoir les droits à leur place. Cette affaire fera beaucoup de bruit dans le landerneau et les interventions à caractère politique seront nombreuses. Le service y perdra beaucoup de sa crédibilité.

### **Le service décline lentement**

Cette dépossession d'une recette est en fait, le résultat évident d'une chaîne d'événements. Il est incontestable que la menace d'une telle attaque se profilait depuis de nombreuses années. Il y a déjà eu des attaques d'installations douanières, avec des pillages de bureaux, d'archives et des menaces de mort proférées contre les douaniers et même quelques agents tués. Ce sont ce que l'on peut appeler des impondérables liés à ces fonctions. La Chine étant pleine de troubles, un service multinational des douanes ne peut fonctionner calmement en ces temps, mais la haine de la population c'est autre chose : les jeux sont faits ; Le service vit ses derniers moments avec des étrangers, que tout

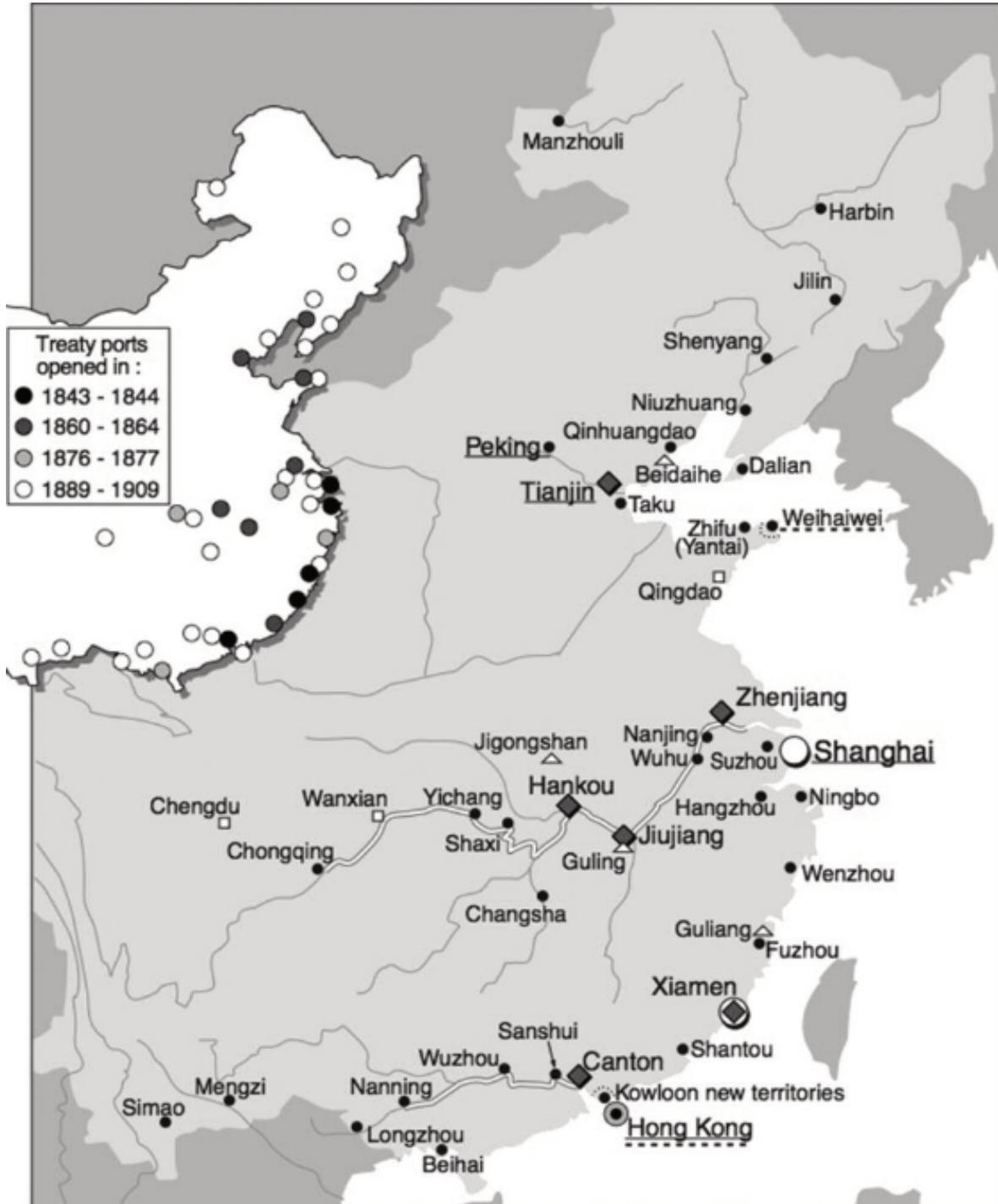
le monde remet en cause ; cependant ce sont paradoxalement tous ces troubles qui sauvent les douanes pour l'instant, parce dans un Etat en guerre, les autorités ne peuvent modifier leurs structures et se séparer d'un personnel sain qui lui est encore utile. Le gouvernement chinois a d'autres priorités, comme celle de rétablir la paix.



*Longue vie à l'union » : le slogan est accompagné du drapeau de la république au centre, du drapeau des forces armées à gauche (adopté lors du soulèvement de Wuchang), du drapeau du Kuomintang (KMT) à droite qui devient le drapeau de la république en 1928. (Archives des douanes de Taiwan)*

La raison du changement de drapeau en 1928 est qu'à cette date, une expédition militaire « l'expédition du Nord », mise sur pied par le Kouo-Min-Tang, sous le commandement effectif du général Tchang Kai-chek, faisant route depuis ses bases du sud, met fin à la division du pays organisé par les « seigneurs de la guerre » et redonne ainsi aux douanes maritimes un peu de répit, pour se réorganiser et reprendre un fonctionnement normal. Les étrangers y sont encore acceptés et forment toujours les principaux cadres de la hiérarchie. Mais la contrebande bat son plein, surtout basée à Hong Kong, et la société secrète de la bande verte a eu le temps de tisser de nombreux réseaux, quand les seigneurs de la guerre n'y voyaient que des avantages. Par ailleurs le recrutement de chinois parmi les assistants douaniers devient effectif.

Carte de toutes les unités des Douanes Maritimes en Chine.  
Version anglaise 1909



- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| ○ International Settlements      | ⋯ Border of Leased Territories                  |
| ◆ British concessions            | ⋈ River patrolled by Royal Navy's China Station |
| ● Crown colony                   | Shanghai British troops                         |
| △ Hill stations & resorts        | Weihaiwei China Station base                    |
| • Other treaty ports             |   |
| □ Other places mentioned in text |   |

## Les affectations par nationalités !

Les douanes maritimes chinoises sont multinationales, aussi la nationalité des agents n'a normalement rien à voir en matière d'affectations des agents au sein du service. Effectivement les affectations permettent à la fois la formation des débutants, le comblement des effectifs au sein des différentes unités et notamment, les besoins en personnel spécialisé, le tout suivant un roulement indispensable. Cependant, lorsque les puissances étrangères commencent à s'emparer de territoires chinois à partir des années 1890, leurs ambassades vont se rapprocher de l'Inspecteur général, pour orienter certaines affectations du personnel à leurs avantages. On assiste alors à une politisation de certaines affectations.

Ainsi en 1899, deux ans après s'être emparée de la baie de Jiaozhou, l'Allemagne obtient un accord selon lequel le personnel des douanes de Qingdao doit être exclusivement composé d'Allemands. En 1907, Russie et Japon négocient à leur tour, un accord similaire concernant Port Arthur pour les russes et Dairen. (Dalian) pour les japonais. Ce genre de privilège sera octroyé à nouveau de la même manière, au Japon, en 1915, également pour ce qui concerne la Mongolie et la guerre sino-japonaise à partir de 1937. Ce qui illustre la faiblesse du gouvernement chinois et celle des douanes à certains moments puisqu'ils se sentent forcés d'accepter ces affectations.

Dans d'autres ports, bien qu'il n'y ait pas d'accords formels, le personnel de certaines nationalités est parfois considéré comme plus utile à des localités particulières. Harbin est un exemple où le contrôle de la ville par les autorités russes jusqu'en 1917 a rendu souhaitable une prépondérance russe au sein du personnel pour des raisons politiques et pratiques.

Par ailleurs, les conflits font toujours ressortir les tensions nationales au sein d'un milieu multinational, comme en témoigne l'impact de la Première Guerre mondiale sur la qualité relationnelle des douaniers en Chine. Un ennemi reste un ennemi plusieurs années à la fin d'une guerre et ainsi les douaniers allemands de retour au service, deviennent rapidement la cible de la haine que peuvent avoir à leur encontre certains agents, anciens combattants de toutes nationalités, membres de pays alliés revenus eux aussi dans les unités douanières en Chine et, évidemment à certains endroits, les Allemands se retrouvent en un milieu professionnel tendu et dangereux, où ils subissent en représailles, brimades, harassements et menaces.

A partir de 1917 les réfugiés Russes blancs, souvent d'anciens officiers de bonne éducation, sont intéressés pour entreprendre une nouvelle carrière dans les douanes maritimes mais ces Russes sont souvent difficiles à placer dans le service, évidemment pour des raisons politiques afin d'éviter des conflits Russes-Soviétiques-Russes blancs. Certains seront quand même recrutés. Plus tard, à partir de 1930, parmi les réfugiés juifs allemands ou autrichiens, certains ont un profil intéressant qui les fait recruter comme personnel médical. Il faut alors faire signer à toutes ces recrues au profil politique particulier des contrats temporaires qui puissent permettre de se rendre compte s'il ne s'agit pas de réfugiés actifs politiquement ou d'espions etc. Il faut bien sur les protéger les agents et éviter entre eux toutes les frictions possibles..

Le Consul français territorialement compétent, signale à Paris que les fonctionnaires de la Douane, de la Gabelle et de la Poste chinoise, sont tous français à Zhifu et en 1926, deux Français viennent compléter la petite colonie française d'Amoy, un dénommé Pichon, commissaire des Douanes chinoises, et Forzinetti, celui des Postes chinoises. On évite d'envoyer sur place des anglais, parce que la concession locale britannique est menacée et placée sous la protection de la police. Cette fois ci, cela arrange encore ou sécurise le service, ce qui est logique.

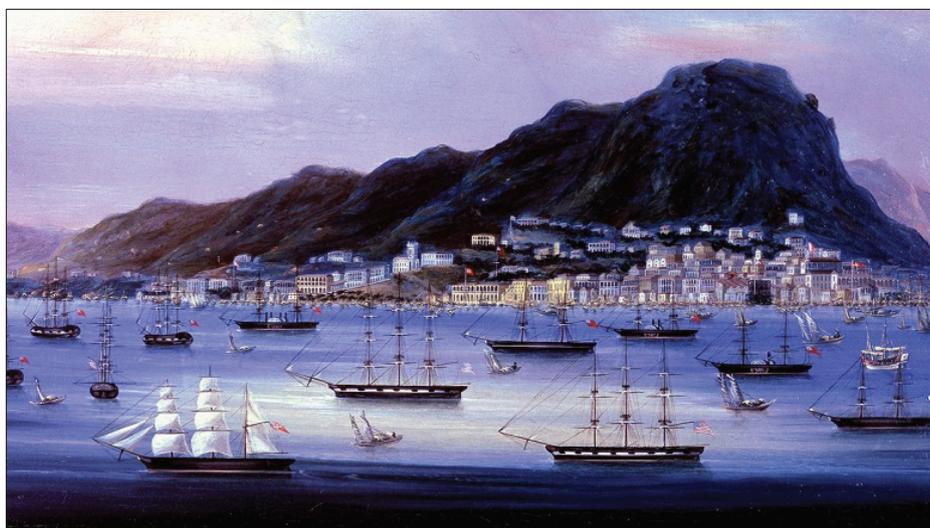
Mais il y a aussi des excès dans ce type d'arrangement, par exemple dans les années 1930, le commissaire des douanes de Kowloon, Forbes, ose souhaiter avec insistance qu'un personnel majoritairement britannique puisse être essentiel au bon fonctionnement de son port, en raison de sa proximité avec Hong Kong. En 1938, par exemple, il insiste en demandant qu'un membre russe de son personnel douanier, l'assistant du service des phares, spécialisé dans les marégraphes Pogodin, soit muté. « Il n'a tout simplement pas sa place à Kowloon », rapporte-t-il, « où, en effet, tous les hauts fonctionnaires étrangers devraient être de nationalité britannique si nous voulons que notre service soit représenté le plus efficacement possible à Hong Kong ». Selon lui, les agents de nationalité britannique sont presque indispensables dans ce district, car dans tous les problèmes relatifs aux frontières, les douaniers sont en contact permanent avec les agents britanniques du gouvernement de Hong Kong (Lettre confidentielle du Commissaire de Luca, à l'IG Maze, 7 février 1932).

Un dernier exemple d'excès : l'intendant des douanes maritimes de nationalité russe, Maltchenko, demande une promotion personnelle parce qu'il n'y a ni commissaire adjoint, ni commissaire de cette nationalité au sein des Douanes Maritimes.

Enfin il y a le problème des japonais. Cela va obliger les douaniers chinois de travailler sous les ordres de leurs ennemis, tout en étant traités de collaborateurs, par leurs compatriotes. A partir de 1938, certains commissaires devront éloigner les agents chinois soupçonnés d'appartenir à des mouvements de résistance à l'occupant ou de fermer les yeux sur tous les agents chinois qui fuiront, par des filières d'évasion ou par eux-mêmes, les territoires occupés par les japonais.

### **Hong Kong, relais de la contrebande continentale**

Comme nous venons de le voir, les périodes conflictuelles favorisent la contrebande tout comme l'élévation continue des tarifs douaniers, leur variation fréquente et la complication des formalités. Hongkong sert de base à une contrebande organisée sur une vaste échelle : des entrepreneurs établis sur la place se chargent d'introduire en territoire chinois les marchandises de toutes espèces, moyennant des commissions variables suivant la nature de ces marchandises et les risques à courir. Ces commissions atteignent de 5 à 15 % ad valorem. Il suffit de comparer ces chiffres à ceux des tarifs douaniers chinois pour conclure que dans de telles conditions, la contrebande est une affaire juteuse, d'autant plus que la configuration des côtes chinoises s'y prête particulièrement.



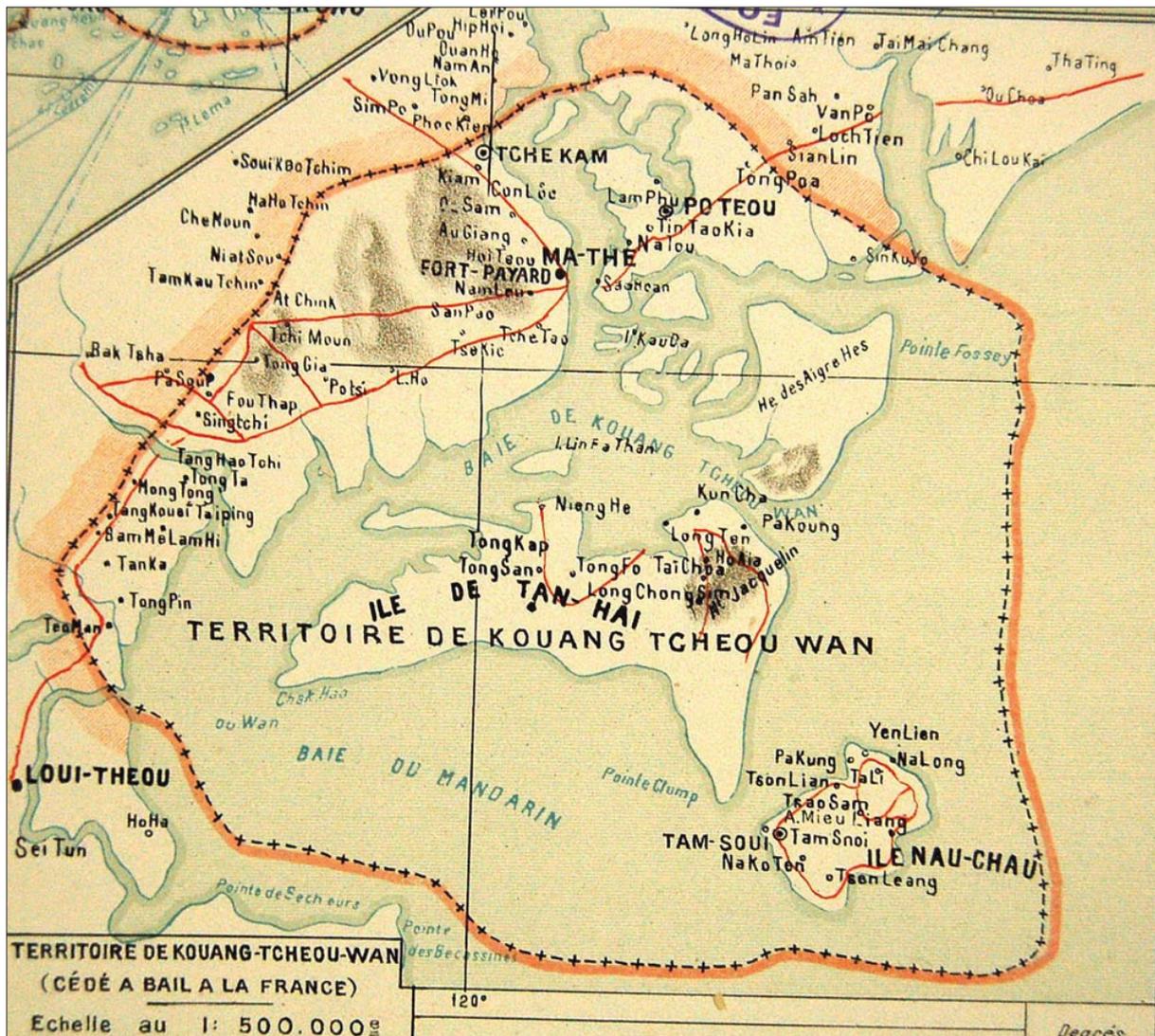
*Belle vue de Hong Kong dans les années 1860. Collection de la banque HSBC*

La plus grande partie des marchandises qui sont importées à Hong Kong est destinée à être écoulee en Chine continentale, de même que la majorité des produits qui en sont exportés provient du continent. Cette constatation s'explique par le fait que la population de Hongkong, qui ne dépasse pas 1.200.000 habitants, ne justifie pas, même en tenant compte des industries de transformation qui y sont installées, le montant considérable des échanges entre cette colonie britannique et le continent chinois. Encore convient-il d'ajouter que les chiffres des statistiques officielles, tenues par les douanes maritimes, sont en dessous de la vérité, en raison de cette contrebande pratiquée sur une grande échelle. En fait, Hongkong, grâce à son statut de port franc, est devenu un point de transit et un vaste entrepôt pour les marchandises étrangères provenant d'Europe et d'Asie méridionale à destination de la Chine du Sud, et même de la Chine Centrale et vice versa.

Les importations chinoises en 1933 constituent près du tiers des importations totales de la colonie. L'Angleterre, avec ses possessions, arrive au second rang du commerce avec la Chine, avec un chiffre global de près de 100 millions de dollars en 1933.

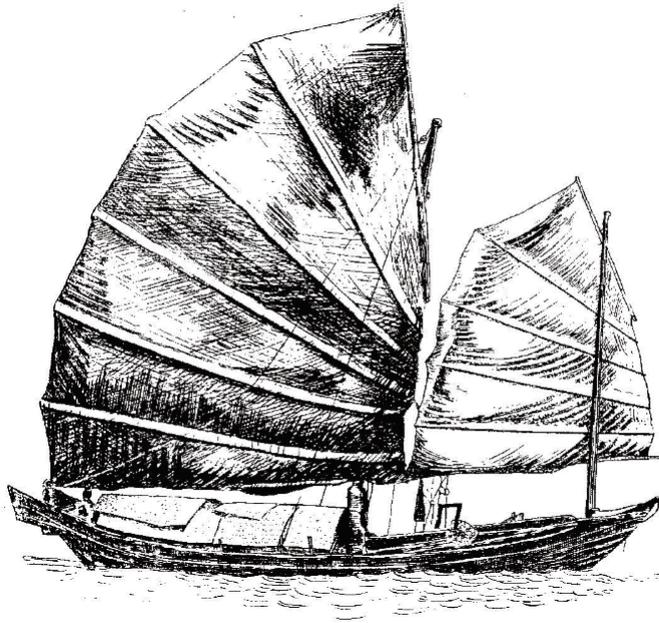
Le deuxième rang est occupé par le Japon et le troisième par la France et ses possessions de l'Indochine et précisément le territoire à bail de Kouang Tchéou Wan, dont les importations réunies ont atteint, en 1932, plus de 52 millions de dollars, soit près de 300 millions de francs. Kouang Tchéou Wan, est ainsi devenu une succursale de Hong Kong.

Cette possession française est surtout spécialisée dans le trafic d'opium, arrivant de l'Inde anglaise et de l'Indochine française par bateau ou du Yunnan par voie terrestre et repartant vers la Chine continentale ou déjà vers les États-Unis. Les trafiquants chinois et français achètent à Fort Bayard, la capitale, des licences douanières et commerciales au gouvernement de l'Indochine (A la Régie spécialisée des douanes françaises pour l'opium, car la France est officiellement, comme l'Angleterre et les États-Unis, un pays trafiquant)

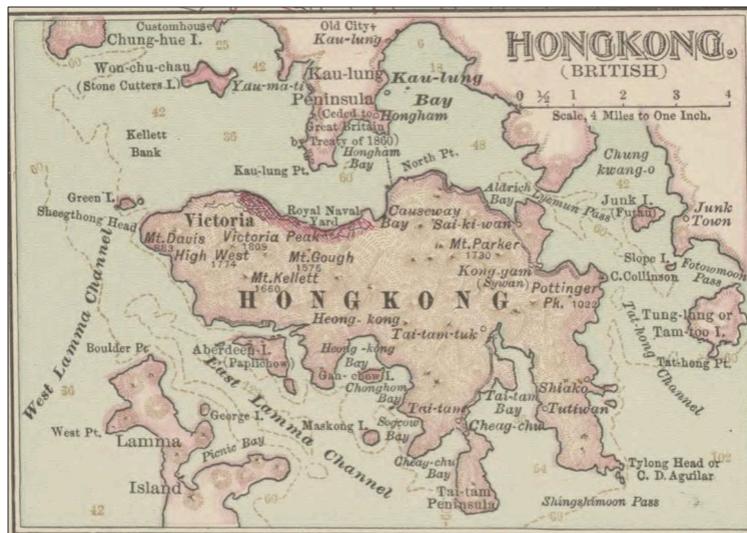


*Kouang Tchou Wan, territoire français et espace de contrebande lié à Hong Kong et Macao  
(carte du centre des archives diplomatiques de Nantes)*

Ainsi les exportateurs de Fort Bayard engrangent de gros bénéfices dans leurs échanges avec les triades chinoises, ces sociétés secrètes ouvertes à la criminalité. N'oublions pas qu'à cette époque c'est la Chine qui montre l'exemple dans la lutte contre la drogue, un fléau qui depuis n'a jamais cessé d'exister. Ce territoire français, connaît également de nombreux réseaux de prostitution.



*Le Kou-Pang, un type de bateau construit à Fort Bayard, très utilisé dans les opérations de contrebande de Kouang Tchéou Wan avec la Chine, dessin de Jean-Baptiste Piétri, ancien officier de la flottille des Douanes et Régies françaises d'Indochine.  
(Collection Serge Rinkel voir Biographie)*



*Plan of Hongkong 1902 (British Encyclopaedia)*

Le dépôt de contrebande de Hong Kong est le centre d'un trafic effréné du trafic d'opium et de sel vers la Chine, Les autorités de Hong Kong soutiennent constamment que cette contrebande ne les concerne pas. La communauté commerciale de Hong Kong se plaint contre les mesures spécifiques de surveillance chinoises en ce qui concerne les droits de douane et de likin et le trafic de l'opium - et exige le rétablissement du privilège dont jouissait

auparavant les produits chinois qui pouvaient être importés à Hong Kong sans droits et taxes. Ils sont mécontents du fait que les marchandises transportées à destination et en provenance de Macao continuent d'être traitées comme des marchandises sans droits et taxes, Macao n'étant pas assimilé à un territoire portugais (toutefois cette spécificité disparaît à la signature du Protocole de Lisbonne en 1887). Les discussions officielles entre la Chine, les Douanes Maritimes et Hong Kong ne changent pas la donne..

La lutte contre la contrebande est donc une préoccupation majeure pour toutes les unités du Service des douanes maritimes chinoises. Marins des douanes ou agents de la surveillance portuaire dépendant des services extérieurs, découvrent constamment des marchandises de contrebande cachées à bord et dans les caisses qui débarquent.

Le commissaire des douanes, Williams, consacre un chapitre de ses mémoires à décrire « l'art de la contrebande ». Il donne une description vivante des contrebandiers rencontrés au cours de sa carrière de douanier. Les marchandises sont souvent dissimulées à l'intérieur du navire, dans les soutes, surtout dans les caisses de marchandises et dans les bagages ou dans des paniers à double fond.

Williams détaille quelques exemples étonnants de porcelets drogués et déguisés en bébés avant de passer clandestinement la frontière avec une maman improvisée, d'un homme faisant passer discrètement des diamants dans son œil de verre, d'un double-fond dans une cage à oiseaux et des briques creuses. « On découvre dans le panier d'une vieille Chinoise qui monte à bord d'un bateau à vapeur à Canton, un chat et cinq chatons nouveau-nés ; la mère est très soucieuse de leur bien-être, même s'ils sont morts et bourrés d'opium ! » D'autres agents signalent d'autres exemples de cachettes : Des paquets d'aiguilles à coudre cachées dans les cendres des fourneaux des navires ; De la soie, sous le charbon dans la salle des machines des navires ; Des stupéfiants dans des fûts en fer blanc qui baignent dans des produits chimiques qui se solidifient, de l'opium conditionné en forme de bougies, avec de vrais bouts de bougie dépassant des deux extrémités du paquet ; de l'opium préparé sous forme d'amandes ou d'arachides ; de l'opium confectionné en faux bas ; de l'opium caché derrière le verre des miroirs ; de l'opium préparé dans du bois de chauffage évidé ; de l'opium préparé dans des brouettes dont toutes les boiseries sont ingénieusement creusées ; de l'opium cousu dans les tapis ; Des lingots d'or portés dans des pantalons spécialement conçus sous la longue robe chinoise ; Des lingots d'or cachés dans une casserole ou plongés dans la soupe qu'un

cuisinier continue à tourner dans la cuisine, et toutes les cachettes ingénieuses que finissent par connaître tous les douaniers du monde !

Un autre témoignage cite l'importance des réseaux de contrebande dont l'un d'entre eux, la bande verte, basé au port de Canton emploie 300 personnes dans le port pour surveiller les bureaux de douane et à l'extérieur sur la côte pour observer les unités maritimes sur la route de Hong Kong. En dehors de deux ou trois organisateurs puissants, les personnes qui participent à ce réseau sont des patrons d'embarcations, de nombreux villageois utilisés uniquement à l'embarquement et au débarquement des marchandises sur la côte. Mais s'y mêlent aussi les propres domestiques des agents des douanes qui n'hésitent pas à les trahir contre de l'argent, informant le réseau, sur ce qu'ils ont entendu à la maison ; d'autres personnes en contact étroit avec les différentes unités douanières tels que dockers, lamaneurs, personnel des entrepôts, grutiers, conducteurs de moyens de transports, courtiers en douane, pilotes, ouvriers des bassins de carénage, et tous les auxiliaires des douanes, sont en définitive tous informateurs et surveillants payés par les contrebandiers et ce témoignage insiste sur le fait qu'il soit pratiquement impossible de planifier une opération d'interception de la fraude débarquée sans que des informations ne soient transmises par téléphone, télégraphe et lanterne à l'endroit prévu pour le débarquement avec de nombreux guetteurs et transmetteurs d'ordre ci et là. C'est ainsi partout en Chine et les opérations à grande échelle doivent alors être fortement protégées avec du renfort en personnel, ces opérations ne pouvant s'exécuter que dans le plus grand secret, au dernier moment, bref tous ces partenaires de la fraude ne permettent aux douaniers que la saisie d'un petit pourcentage de marchandises illicites, ce qui reste donc symbolique.

Cependant la contrebande constitue pour les fraudeurs un problème assez redoutable. Les risques sont grands pour les contrebandiers, car les douanes disposent quand même de croiseurs de surveillance et des vedettes rapides bien que non-armées, Les profits sont si énormes que les grands réseaux disposent d'un système d'assurance par lequel le propriétaire de la cargaison est intégralement indemnisé en cas de pertes. Par endroits, des groupes de chalutiers à moteur, appelés peuf-peufs à cause du bruit de leurs machines, ont l'habitude de quitter Hong Kong la nuit pour traverser jusqu'à la côte chinoise et transborder leur cargaison de fraude sur de petites embarcations, sans qu'une capture ne puisse ainsi déranger le dispositif général. La victime d'une saisie paye cher et peut se retrouver aux arrêts mais financièrement l'opération qui a

échouée est pratiquement couverte par les succès des autres membres du réseau qui contribuent alors financièrement à l'expédition ratée.

Les douanes ont beaucoup trop de mouvements de bateaux à surveiller, tels que ceux des armes, de la poudre, de l'alcool et du vin, des marchandises de grande valeur ajoutée, des diamants, de l'or, de l'argent, des lots de stupéfiants, pas seulement de l'opium, de la soie, des indiennes (pièces de tissus de l'Inde), de jolies broderies, de la nourriture, etc.

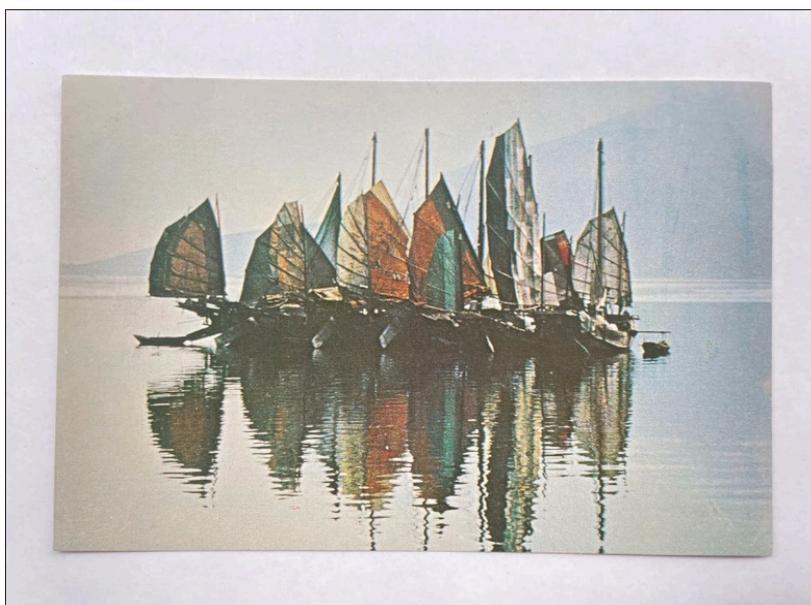
Aussi la côte chinoise est-elle constamment surveillée par le Service des douanes maritimes, mais cette surveillance, nous l'avons dit n'est toutefois guère efficace.

Dans les archives du port de Canton on relève d'autres curieux exemples relatifs cette fois ci à la contrebande individuelle très active et quotidienne qui se fait entre Hong-Kong et Canton à bord même des navires des compagnies de transport à vapeur, à l'insu de tous, en dépit d'une surveillance assurée comme étant l'une des plus vigilantes. C'est, un jour, un coolie qui fait quotidiennement le voyage, emportant de l'opium caché entre les tresses de sa chevelure, dans la semelle épaisse de ses souliers ; constamment, en visitant les vapeurs qui font le service, on trouve mille cachettes habilement pratiquées : des pièces de machine, supports de balanciers, etc., creusés et remplis d'opium ; les ponts découpés avec une adresse sans pareille, des seaux d'escarbilles munis de double fond, des pendules dont le mécanisme est enlevé et remplacé par la précieuse denrée.

A certains endroits de l'embouchure d'une rivière locale, on jette à l'eau un ballot ; c'est de l'opium enveloppé d'une toile imperméable, entouré de liège, qui flotte jusqu'à ce qu'une embarcation, prévenue par un signal, se détache du rivage pour le recueillir, ou bien encore le ballot est au port de Hong-Kong amarré à des sortes de traînards, soigneusement dissimulés, qu'on coupe à mesure que le navire à vapeur passe le long d'une jonque qui semble l'attendre. C'est par ces moyens et bien d'autres encore, que petit à petit s'importe presque partout l'opium de Canton (en provenance de Hong Kong). Pour s'en convaincre, il suffit de comparer le chiffre de 500 à 600 piculs (1 picul = 60 grammes) qu'enregistre moyennement la douane de Canton, au chiffre probable de la consommation, 2,000 piculs.

D'ailleurs, les douaniers chinois, de la douane indigène sont souvent de connivence avec les contrebandiers, estimant que tromper les douanes maritimes chinoises, dirigées par des étrangers, est faire œuvre pie ; ils offrent

aux contrebandiers de les laisser passer moyennant un tarif inférieur de la moitié ou des deux tiers, que ceux-ci s'empressent sur le champ, d'accepter, préférant se borner à un bénéfice moindre, mais certain et affranchi de tous risques. De toutes les causes qui ont le plus poussé au développement de la contrebande, le taux excessif des taxes intérieures, appelés likins (Droits intérieurs), prélevées aux taux différents dans certaines provinces, est la plus importante ; c'est également, en grande partie, d'après les différentes valeurs du likin que le commerce de l'opium s'est réparti entre les ports ouverts d'une façon toute particulière.



*Jonques de contrebande des nouveaux territoires de Hong Kong  
(Collection Serge Rinkel)*

La contrebande de Hong Kong reste toujours démesurée et nous l'avons évoqué, aucun accord entre douanes maritimes et autorités britanniques n'a jamais pu être conclu, pour y mettre fin ; La gabelle du sel étendue à Hong Kong, n'a jamais été perçue dans ce territoire. Au contraire, les têtes de réseaux de contrebande du sel, membres de la société secrète de la Bande Verte s'y sont mêmes installées et plus de 700 petites embarcations de contrebandiers sont basées à Hong-Kong. C'est ainsi ! Un territoire défiscalisé confié à un pays étranger n'a d'autre solution que de profiter de son statut spécial. Les anglais maîtrisent la question, eux qui ont accepté des territoires à statut particulier partout dans leur empire, à Gibraltar, aux Anglo-Normandes, à l'île de Man, dans les Caraïbes, aux Malouines, dans certains états indiens etc. N'oublions pas que

ceux qui dirigent les douanes maritimes chinoises sont eux aussi des britanniques, et entre compatriotes on s'arrange toujours un peu.

### De lamentables actes de contrebande



*Ces jeunes filles kidnappées étaient cachées dans des jonques, et allaient être vendues comme esclaves sur le marché chinois, lorsque les agents des douanes impériales maritimes les découvrent en 1904, rien n'arrête jamais les contrebandiers. Cette affaire n'est pas isolée. Depuis de nombreuses années, des groupes de pirates chinois, on l'habitude d'enlever des femmes et des enfants sur la côte et dans les îles du sud de la Chine et au Tonkin, pour les revendre comme esclaves sur le continent ! Les acheteurs sont nombreux !  
(Photo collection Bibliothèque de l'université d'Harvard)*

Précisons ici que l'esclavage (une très ancienne pratique chinoise) a été à plusieurs reprises aboli, jusqu'à la loi de 1909, pleinement entérinée en 1910, bien que la pratique ait perduré encore jusqu'au moins les années 1950. Plusieurs ONG, dénoncent encore en 2023, deux à trois millions d'esclaves en Chine. (par exemple un demi-million de Ouïghours victimes du travail forcé dans les plantations de coton, au Xinjiang)

## Piraterie très active

La flottille des douanes maritimes chinoises, doit combattre le flux principal de contrebande non seulement initié dans les eaux territoriales de Hong Kong mais présente aussi dans les réseaux fluviaux intérieurs des territoires loués qui constituent en même temps, le principal repaire de pirates de la côte chinoise. De 1920 à 1930, la piraterie constitue en permanence une menace pour les navires transitant par Hong Kong et se dirigeant vers le sud-est ou vers les ports des traités. Les attaques de navires se terminent par le pillage à bord, le vol de marchandises et d'équipement à bord, le vol d'affaires personnelles des passagers ou de l'équipage et les prises d'otages avec demandes de rançons. Aucun navire de commerce, aucune embarcation n'est à l'abri d'une attaque dans les eaux chinoise.



*Jonque de guerre, du même type que celles utilisées par les pirates.  
Tableau chinois de 1850. Reproduction achetée à Taiwan en 2004  
(Collection Serge Rinkel)*

La piraterie devient un tel problème qu'en novembre 1928, les autorités de Hong Kong et celles de Shanghai transportent des troupes à bord de navires britanniques dans l'espoir de dissuader les actes de piraterie. On rend compte que ces bandes de pirates fréquentent les abords des ports de Meiren, Dongzhou et Jade. Au cours des attaques, les pirates tuent ou blessent par balle, représentant un vrai danger pour tous ceux qui naviguent. D'autres bandes, notamment celle des pavillons noirs se réfugient dans les hauts plateaux du

Tonkin, où ils s'affrontent aux légionnaires français et en mer, dans le Golfe du Tonkin, contre les douaniers français embarqués à bord des unités maritimes de la flottille des Douanes et Régies d'Indochine.

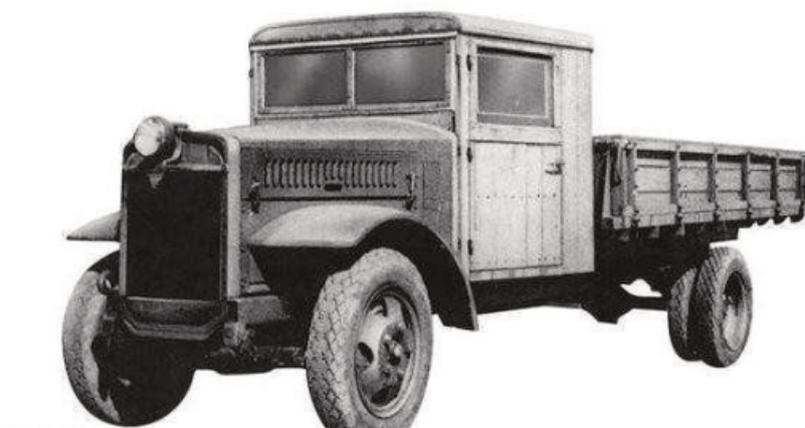


*Ching Shih* ou Cheng I Sao, ancienne prostituée devenue cheffe pirate aux six flottilles. Au 19<sup>ème</sup> siècle elle commande plus de 300 jonques armées et plusieurs milliers de pirates  
(Archives maritimes de Pékin)

### **La contrebande terrestre s'amplifie**

A partir des années 1920, malgré la prohibition d'importation qui frappe les armes, la Douane est impuissante à la faire respecter. Les troupes des seigneurs de la guerre se pressent à l'arrivée des trains et s'opposent brutalement à tout contrôle douanier. Les autorités locales se heurtent aux protestations des Anglais qui veulent empêcher d'utiliser le chemin de fer pour transporter ces marchandises prohibées et l'équipement militaire. Ainsi les douaniers ne peuvent vraiment plus tenter la moindre visite des trains et des marchandises qu'ils transportent.

En 1937, la contrebande est endémique dans les provinces du Nord, comme sur l'ensemble du territoire. Les douanes indigènes sont en cours d'intégration dans le service des douanes maritimes qui toutefois ne parvient pas à faire face à l'ampleur de la contrebande, aux agressions et aux attaques à main armée qui l'accompagnent. Il ne se passe rarement une semaine sans que les rapports ne fassent état de contrebande armée, d'affrontements avec les contrebandiers ou de plaintes déposées par les occupants Japonais qui de plaignent de l'action musclée des agents des douanes pour des infractions réelles ou que les japonais considèrent imaginaires puisqu'ils sont liés aux contrebandiers. La contrebande est particulièrement grave à Tianjin et il a été signalé qu'en janvier 1937 pendant deux semaines, on a compté plus de 60 camions ayant franchi de force la barrière douanière, escortés par des hommes de main Japonais et Coréens. Car les japonais sont du côté des contrebandiers, ils occupent des régions, où ils ne tiennent pas à payer de droits.



*Un camion chinois de contrebande à l'époque  
(collection Serge Rinkel)*

Les camions empruntent aussi d'autres routes pour se déplacer à l'intérieur des terres avec leurs marchandises. Ainsi, les observations des douaniers à ce sujet ne représentent qu'une petite proportion de ce qui passe en réalité en matière de contrebande. Six catégories de produits de contrebande prédominent : les armes et les munitions, les fils de soie artificielle, le papier à cigarette, le sucre, le kérosène et la drogue. Les contrebandiers de Tianjin s'emparent même une nuit de la recette des douanes de « Small West-Gate » et ont même l'outrecuidance d'utiliser pendant quelques temps, cette recette comme base d'escorte des convois routiers de contrebande.

A Tianjin en 1936, on estime déjà que la contrebande fait perdre un incroyable montant de cinquante millions de dollars chinois de droits de douane. Les villes de Xiamen et Fuzhou sont le siège de véritables combats entre douaniers et contrebandiers ce qui semble un an plus tard s'étendre sur l'ensemble du continent.

Pour contrecarrer les fraudeurs, le service de surveillance (préventif) a conçu trois lignes de défense : la première est constituée de patrouilleurs au tonnage conséquent naviguant dans les eaux territoriales, la deuxième de vedettes à moteur rapides qui surveillent la côte et les embouchures et enfin la troisième de stations terrestres équipées de véhicules et d'agents. Ces mesures théoriques sont toutefois avérées insuffisantes pour endiguer efficacement les flux de contrebande. Il s'agit d'une situation pleine de risques pour les agents, bien que renforcés de gardes armés. Un certain nombre d'agents ont été blessés ou tués lors d'affrontements avec des bandes armées.

Dans un cas particulier, près de la frontière du Guangxi, une patrouille des douanes est prise en embuscade alors qu'elle tente de saisir des marchandises de contrebande, cachées dans un dépôt. Les gardes qui accompagnent les douaniers ripostent par des coups de feu et se retirent, mais un Britannique, l'officier naval des douanes Paget, est soudainement abattu et un garde chinois de son unité est sérieusement blessé. Les douaniers sont donc constamment en danger, les patrouilles terrestres tombent souvent dans des embuscades dans le nord, tandis que les Japonais et les contrebandiers coréens font souvent feu sur les agents qu'ils rencontrent. En mer les croiseurs des douanes doivent approcher avec prudence la proue des navires suspects qui refusent d'obéir à leurs injonctions d'arrêt pour visite du navire. Ils leur coupent la route, pour les faire stopper. L'arraisonnement de ces navires est fort risqué car souvent l'équipage est armé et préparé à un affrontement.

### **Le service pendant la seconde guerre mondiale**

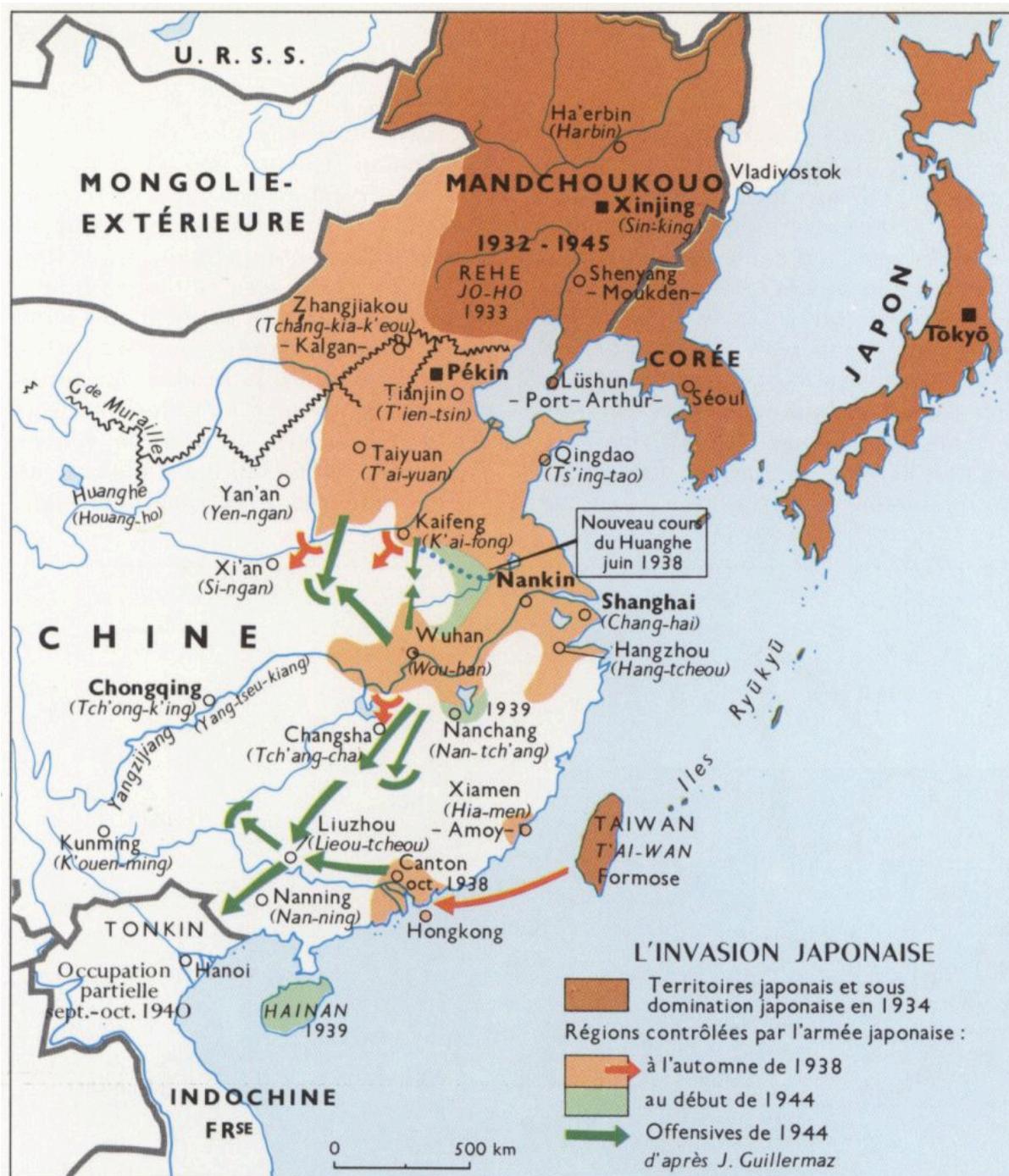
Après le déclenchement de la Seconde Guerre sino-japonaise, l'Inspection générale ne suit pas le gouvernement nationaliste à Chongqing, mais reste à Shanghai, malgré le danger lié à la possibilité d'occupation japonaise. Mais le déclenchement de la guerre du Pacifique va modifier la situation. Maze ne prépare toutefois aucun plan d'urgence pour un déménagement de l'Inspection

Générale à Chongqing en cas d'extension de la guerre. Quand l'inévitable se produit, c'est-à-dire Le 7 décembre 1941, qui voit l'armée japonaise attaquer la flotte américaine de Pearl Harbor et du coup occuper Shanghai le lendemain : À 05 h30 le 8 décembre 1941, l'IG Frederick Maze est informé officiellement du déclenchement de la guerre. Il ordonne immédiatement au secrétaire en chef chinois Ding Guitang de brûler tous les documents confidentiels. Dans la soirée, une réunion d'urgence est convoquée au Club des Douanes et Ding y lit la lettre de Maze au personnel : « Je ne peux pas officiellement conseiller au personnel chinois de rester en Chine occupée et de servir sous les ordres des autorités (collaborationnistes) de Nankin mais je réalise que tout agent sous la contrainte, pourrait être obligé de rester et de poursuivre son travail dans les différents établissements douaniers contrôlés par Nankin... Par ailleurs, je serais également prêt à exprimer au gouvernement l'opinion que, sur le plan administratif, cela s'avérerait sans doute avantageux à long terme si l'agent qui reste poursuivait son travail de routine ». Bien que cette lettre n'engage aucun agent personnellement, elle suggère quand même indirectement au personnel chinois de rester. Ce n'est pas la première fois qu'un inspecteur général étranger se trouve confronté à ce genre de situation. Tous les ressortissants étrangers doivent quitter les douanes pour le 13 décembre 1941.



*Les japonais célèbrent leur arrivée à Nankin, place forte des douanes. De nombreux douaniers chinois mourront sur place lors du massacre de Nankin en 1937 (plus de trois cent mille morts) et pendant la guerre mondiale qui suivra.*

## Fiche histoire de la guerre sino-japonaise



Les différentes étapes de l'invasion militaire japonaise de la Chine. (Photo Dictionnaire Larousse) Le 31 juillet 1937, l'armée impériale japonaise se lance à la conquête de la Chine et débute une guerre qui ne s'achève qu'en 1945 à la suite des bombardements atomiques. À compter de 1939, le conflit commence à s'étendre en dehors de la Chine, avec l'affrontement soviét-japonais en Mongolie. Un régime pro-japonais est mis en place en 1940 à Nankin. En 1941 la République est aux côtés des Alliés, communistes et nationalistes chinois combattent le même ennemi japonais et la guerre en Chine s'intègre officiellement au théâtre extrême-oriental. L'Indochine vit sous le joug japonais. Dans les zones occupées les douaniers sont muselés et leur activité très réduite.

Le 6 mars 1942, Maze et tous les ministres chinois, sont arrêtés à Shanghai par la gendarmerie japonaise étant officiellement soupçonnés d'espionnage, ils sont alors emprisonnés à Bridge House où Maze est interrogé durement à plusieurs reprises par les gendarmes et souffre de la promiscuité avec des prisonniers de droit commun, peu fréquentables. En fait il n'a rien à cacher, il n'est pas l'officier général d'une armée adverse, ni un espion. Les Japonais le savent et vont le relâcher en mai, toutefois dans le cadre d'un échange de prisonniers.



*Le fameux « Bridge House hotel » devenu lieu de torture Japonais  
(archives de la ville de Shanghai)  
Une ville merveilleuse recèle parfois un sinistre bâtiment*

Enfin libéré, Maze finit par pouvoir embarquer avec son épouse, comme passager à bord d'un navire qui va le déposer au Mozambique à Lourenço Marqués (qui deviendra Maputo). Sa femme installée en Afrique du Sud, il revient presque aussitôt à Chongqing dans le but de récupérer sa position à l'état-major. Il est alors sèchement rejeté. On ne veut plus de lui.

### **Une branche japonaise du service des douanes**

A cette époque deux services des douanes maritimes cohabitent séparément. Pour les zones occupées par les Japonais, c'est un des leurs, Hirokichi Kishimoto, commissaire et agent du service des douanes maritimes depuis plusieurs années, qui fait fonction d'Inspecteur Général. Ce dernier est

solidaire, comme il le peut, des douaniers qu'il essaie de soutenir malgré le contexte et qu'ils soient japonais ou chinois. Cependant les agents chinois des douanes maritimes sont souvent arrêtés par les gendarmes japonais sans ménagement et internés voire torturés. Les agents chinois ont donc tendance à fuir les zones occupées. De nombreuses affectations de personnels supplémentaires japonais sont alors nécessaires pour combler les vides au sein du service dans les zones sous contrôle. 470 agents japonais seront recrutés entre décembre 1941 et juillet 1944. Il convient aussi de mentionner que depuis 1937 cinq cent japonais ont déjà été intégrés pour satisfaire la demande de cet état qui occupait déjà une grande partie de la Chine et notamment toute la Mandchourie.



*Étendard militaire japonais, arboré par toutes les unités militaires d'occupation.*

Les revenus des douanes sont nettement amoindris dans la zone occupée, parce que l'armée japonaise refuse de payer les droits de douanes sur la majeure partie des importations de nourriture et d'équipement, et parce que la contrebande est omniprésente, surtout en raison du manque d'effectifs de surveillance et compte tenu aussi que les douaniers ne sont pas armés. Il faut également tenir compte de la résistance de certains douaniers chinois qui ne travaillent pas pour l'ennemi et donc sabotent discrètement la collecte des taxes et ferment les yeux lors des opérations de contrôle de marchandises, au profit de leurs compatriotes.

Les agents sont désormais astreints à percevoir une taxe intra-portuaire sur tout bateau qui quitte un port pour un autre (chinois ou étranger).

Dans les zones contrôlées par le KMT, les autres unités « libres » du service douanier sont alors placées sous le commandement d'une inspection générale

rapidement créée à Chongqing sous la direction de M. Joly, commissaire britannique, qui est nommé inspecteur général temporaire pour prendre le contrôle de tous les bureaux et du personnel des douanes dans les endroits non occupés par les Japonais. Dans le même temps, de nombreux nouveaux postes de douane sont créés à des points stratégiques à l'intérieur du pays pour empêcher les exportations interdites qui pourraient aider l'ennemi et pour percevoir une « taxe de consommation du temps de guerre », en particulier sur les marchandises qui traversent le pays vers les zones occupées. Au fil du temps, un certain nombre de membres du personnel chinois, y compris certains des plus hauts gradés, échappent à la surveillance japonaise et parviennent à se frayer un chemin vers la Chine libre. Mais la majorité du personnel, affectée dans les ports occupés, est quand même contrainte d'y exercer des fonctions plus ou moins normales, leurs familles résidant sur place.

### **Les Japonais en guerre contre la flottille des douanes**

Les navires du Service, en mer, dans les embouchures ou dans les fleuves sont agressés par les navires de la Marine japonaise qui se moquent du pouvoir légal d'intervention des douaniers en mer, même dans l'exercice de leurs fonctions. Il faut préciser que les règles britanniques en usage, complétées par les directives chinoises, n'autorisent pas l'armement de ces navires, ni en temps de paix, ni en temps de guerre. Il n'y a donc pas d'armes à bord, ni en ce qui concerne les escouades de douaniers à terre, ce qui complique les tâches de contrôle face aux contrebandiers chinois, coréens ou japonais qui eux, passent facilement des armes au-delà des frontières, par bateau, par train ou dans des véhicules. La capacité des douaniers est donc limitée. Les opérations de dédouanement et de taxation ont donné au service ses lettres de noblesse mais pas ses efforts insuffisants dans la lutte contre la contrebande. En temps de guerre l'action du service est totalement inefficace.

Dès le déclenchement de la guerre sino japonaise en 1937, les navires des douanes sont dans le collimateur des Japonais et certains vont mouiller à Hong Kong croyant échapper à leur sort. Ainsi deux croiseurs des douanes maritimes sont coulés alors qu'ils tentent d'échapper à leur capture par des escorteurs japonais. C'est le cas du Chusing et du Kwan Wei. Un rapport de l'inspecteur général Maze au gouvernement chinois va soulever la question de ces attaques par la Marine Japonaise. Un document relate que deux autres navires des

douanes, qui bien que non- opérationnels et amarrés à Ningpo, sont bombardés et mitraillés par des avions japonais.

Par la suite, les croiseurs des douanes de Shanghai sont eux aussi saisis par l'armée japonaise, leurs équipages débarqués, sont remplacés par des marins Japonais et le pavillon du soleil Levant est alors hissé à bord pendant que des canons sont embarqués. Les Japonais saisissent tous les navires et embarcations présents à Shanghai, y compris les pilotines, les navires de dragage dépendant des douanes, interdisant ainsi l'entretien du port (nettoyage de la vase et des alluvions pour le maintien de la profondeur minimum) L'ensablement du Huangpu qui en résulte pose de sérieux problèmes à tous les navires cherchant à accoster ou à quitter le port de Shanghai.



*La guerre des japonais en Chine, de 1937 à 1945, comme en Indochine et partout en Asie, a démontré la grande violence, le manque de respect des conventions internationales et l'inhumanité des soldats du Soleil Levant. Sur cette photo on assiste à la décapitation d'un prisonnier chinois. Plusieurs agents des douanes maritimes européens ou chinois ont été emprisonnés, torturés et même tués par ces soldats. N'oublions pas, non plus le massacre de Nankin en 1937. (Collection Serge Rinkel, lire aussi l'histoire de la flottille des douanes en Indochine voir Biographie + site AIDF).*

La sécurité des navires douaniers n'est pas garantie même en 1937 dans les eaux de Hong-Kong. Le croiseur » Zhaxing », subit au large le feu nourri d'un destroyer japonais qui toutefois ne fait pas mouche, aussi le commandant tente-t'il d'échapper au tir en se réfugiant dans les eaux de Hong-Kong où le navire finit par s'échouer. L'équipage qui a mis les embarcations à l'eau, parvient à s'enfuir sain et sauf. Par contre le destroyer japonais se rapproche, détache un équipage de prise dans les eaux territoriales de Hongkong ; Les japonais montent à bord et parviennent à remorquer le croiseur dans les eaux chinoises. Le bâtiment devient alors une prise de guerre qui sera incorporée dans la marine japonaise.

Évidemment lors de l'occupation de la Chine par les japonais en 1941, toutes les unités douanières seront pillées et la flottille maritime qui leur sera accessible sera entièrement démantelée.

### **Nouvel Inspecteur Général l'américain Lester Knox Little**

Au milieu de 1943, suite à l'éviction et la démission forcée de Maze et suite à la retraite de Joly, M. Lester Knox Little, un commissaire des douanes maritimes américain (qui avait été assigné à résidence à Canton et expulsé en 1937, par les Japonais) est nommé Inspecteur Général et doit prendre ses fonctions à Chongqing à l'automne 1943. On lui désigne comme adjoint le secrétaire général Ding Guitang (Ding Kwei-tang), Rappelons qu'il a été l'ancien secrétaire de Maze, puis le secrétaire chinois de l'Inspecteur Général japonais Kishimoto,

Ding Guitang, et quelques autres hauts fonctionnaires chinois font donc le voyage de Shanghai à Chongqing. En attendant que Little ne les rejoigne, Ding Guitang est chargé de parer aux affaires pressantes.

Trois mois après son arrivée à Chongqing, Little va apaiser son secrétaire et chef de cabinet Ding et le remercier, en le nommant inspecteur Général Adjoint en novembre 1943. Little partage ainsi désormais son autorité avec un adjoint chinois, ce qui constitue une grande première au sein du service.

À cette époque, l'inflation devient une menace sérieuse pour l'efficacité du Service, et la première tâche de Little consiste à s'arranger avec le gouvernement chinois pour accorder des allocations plus généreuses basées sur le prix du riz et d'autres produits de première nécessité afin de permettre au personnel de poursuivre ses activités. La situation à cette époque est précaire et c'est grâce aux efforts de Little et de son personnel, chinois et étranger, que le Service évite sa dissolution.



*25 août 1945 la dernière photo  
Dernière réunion à Chongqing, entre alliés de circonstance,  
Mao Tse tung (Sous la nouvelle écriture Mao Dze Dong),  
le communiste et Tchang Kai chek, le Nationaliste.  
(Photo Chine Nouvelle)*

### **Rétablissement des douanes à la capitulation du Japon**

Cinq jours après la capitulation du Japon, en septembre 1945, Ding Guitang reçoit un télégramme d'urgence envoyé de Little « J'ai le grand plaisir de vous informer que je vous ai choisi pour prendre temporairement en charge les établissements des douanes de Shanghai, Je vous nomme par la présente commissaire des douanes là-bas... et vous demande, à ce titre, d'obéir à mes ordres et seulement aux miens »

La reprise dure environ dix mois. Pendant cette période, Little séjourne encore à Chongqing, la capitale temporaire des nationalistes. Le 2 septembre 1945, Ding Guitang arrive à Shanghai. Il cumule également deux autres fonctions qui dépendent du ministère et qui lui confèrent un pouvoir incroyable au sein du grand district des Finances de Shanghai : celle de « commissaire chef du bureau de Shanghai du ministère des Finances » et celle de « commissaire aux affaires financières et monétaires - Adjoint spécial pour le district de Nankin-Shanghai ». Le commissaire du bureau de Shanghai est effectivement subordonné directement au ministre des Finances et l'adjoint spécial peut être considéré comme le chef d'état-major adjoint du commandant en chef qui est déjà l'ami de Ding. Bien que Little ait clairement mentionné de n'obéir qu'à ses ordres, Ding travaille directement et seul sous la direction de deux fonctionnaires beaucoup plus élevés en grade que son inspecteur général.

Outre la réhabilitation, l'autre tâche de Ding est d'enquêter sur le personnel douanier de l'inspecteur général Kishimoto avant de le réinscrire éventuellement sur la liste permanente du personnel. Cela lui donne l'opportunité d'offrir de nombreuses faveurs au personnel chinois concerné. En fait, Ding a besoin de nombreux employés pour diriger le bureau multifonctions de Shanghai. Par conséquent, il classe temporairement aptes au service tous les employés supérieurs chinois. Ding envoie alors son rapport à Little de telle manière à ce qu'il puisse aider tous ces membres du personnel à blanchir leur dossier : il est prouvé qu'ils étaient tous sous la stricte surveillance de l'ennemi et n'ont pas pu se frayer un chemin vers la Chine libre... presque tous ont de grandes familles qui ne pouvaient ni les accompagner en Chine libre ni être laissées sur place où les représailles japonaises auraient été terribles.

Le KMT, bénéficiant du soutien américain, précipite ses forces dans les ports précédemment occupés par les japonais, où les effectifs des douanes maritimes doivent progressivement se réinstaller.



*Lester Knox Little premier IG américain en Chine  
Puis en République de Chine à Taiwan  
(Photo Douanes Taipei)*

### **Douanes Maritimes et après-guerre**

Little et Ting (surnom de Ding) s'empresent de rétablir partout l'administration unique des douanes maritimes chinoises. C'est une valse des mutations. Les douanes dirigées par du personnel étranger sont désormais un anachronisme évident. Il y a quand même des tentatives de l'inspecteur Général Little pour favoriser le retour de certains anciens agents vers le service mais les résultats restent mitigés. Une inflation sévère et des troubles intérieurs ont un effet dissuasif ; Un autre élément dissuasif est constitué par le fait que les épouses ne sont plus autorisées à revenir avec leur mari. Cela influence

négativement les décisions des anciens. Seule une cinquantaine d'agents revient en Chine entre mai et septembre 1946 et beaucoup repartiront très vite. L'avancement et le recrutement ne concernent désormais que les chinois. Les occidentaux ne signent que des contrats temporaires, beaucoup moins rémunérés.

Les principaux éléments des traités inégaux disparaissent : La Chine rétablit le contrôle de ses tarifs douaniers, libres de toute influence étrangère.

Les Japonais quittent les douanes et les zones occupées car, ennemis en reddition, ils ne sont évidemment pas autorisés à prolonger leur service, ni même à faire valoir les moindres droits à la retraite. Le gouvernement rétablit le contrôle administratif sur les concessions étrangères et dans les ports concernés par les traités. Contrairement aux Britanniques qui pensaient maintenir un des leurs en tant qu'inspecteur général, il n'en est plus du tout question, d'autant plus que les alliés américains ressentent peu d'intérêt pour les douanes et ne donnent en conséquence que peu de soutien à Monsieur Little.

Ding (Ting) Guitang, l'adjoint de Little, est sans doute la personnalité la plus importante, ne représente-t-il pas les vrais intérêts chinois ? Avec la fin soudaine de la guerre, les fonctions douanières doivent être rétablies complètement et immédiatement, dans tous les ports occupés, et l'Inspection retourne alors de Chongqing à Shanghai, où elle rouvre au 1er janvier 1946. Alors que la guerre civile chinoise progresse, le service est désormais en proie à l'inflation et à la corruption, le KMT s'effondre très rapidement, face aux communistes. Il se réfugie à Taiwan.

Les deux premières années d'après-guerre trouvent la douane, techniquement parlant, en bon état. Les revenus collectés augmentent rapidement dans les principaux ports. Les douanes de Taiwan passent tout de suite et à nouveau sous contrôle chinois, après cinquante ans de domination japonaise.

Le personnel enfin réuni est suffisamment expérimenté pour tenter de faire face à l'avenir toutefois limité budgétairement surtout que l'inflation est galopante devenant complètement incontrôlable, avec quand même de graves conséquences sur le moral du personnel.

Le gouvernement nationaliste qui voit sa situation devenir catastrophique à la fin de 1948 ordonne à l'inspecteur général d'organiser le transfert (ou la fuite) des réserves nationales d'or à Taiwan. Ces transferts, qui représentent plus de 200 tonnes d'or et d'argent, sont effectués à bord de petites vedettes des douanes, bien que l'Inspecteur Général eusse pu disposer d'un grand navire de

la Marine de Guerre bien armé, le croiseur de 10 000 tonnes « Chongqing ». Mais il est évident qu'il préfère ses vedettes pour un tel transport aussi précieux que discret.

Ding n'oublie pas qu'il est chinois et que le temps est venu de régler les comptes avec les arrogants occidentaux aussi écrit-il un jour aux autorités pour se plaindre : « Le personnel étranger est encore du style pur et dur, se considérant volontiers comme un élément indispensable aux douanes. Comme vous le savez, leur menace de se retirer du Service si leur traitement actuel n'est pas amélioré n'est qu'un pur bluff... Le personnel chinois est désormais parfaitement capable d'effectuer le travail administratif des douanes sans l'aide des étrangers... Bien sûr, le personnel étranger doit veiller à ses propres intérêts, mais notre prestige et notre dignité de chinois sont bien plus importants que leurs cas personnels ».

Pour comprendre le conflit entre les cadres douaniers chinois et les étrangers après la guerre, il faut garder à l'esprit que la présence étrangère des douanes maritimes chinoises a toujours constitué une sorte de « sous-traitance ». C'est la raison pour laquelle Robert Hart et Frederick Maze avaient prédit que l'Inspection générale étrangère ne pourrait pas tenir longtemps, mais au cours du premier demi-siècle de l'histoire chinoise, la situation du service est trop instable, avec beaucoup trop de conflits pour pouvoir mettre en place des cadres chinois qui puissent remplacer les étrangers au sein du service. Après la Seconde Guerre mondiale, le moment est enfin venu. La position de Ding, qui cumule trois emplois à Shanghai, lui permet de rassembler des employés chinois qui le secondent parfaitement. Les raisons pour lesquelles Ding s'efforce de retenir la totalité des agents ayant servi les japonais ne sont pas très complexes, il en fait sa garde à la manière des grognards de Napoléon, parce que tous lui sont redevables et de toutes façons l'État chinois a désormais besoin d'agents qualifiés et de toutes les bonnes volontés pour reprendre en mains, la zone occupée et la direction d'un service de l'état. De plus, Ding est le plus haut fonctionnaire chinois et certainement le plus fiable (Maze le confirmait déjà avant 1937).

Dans de telles circonstances, il est tout à fait naturel qu'un tel groupe de fonctionnaires locaux forme une sorte de clan. Le groupe Ding rassemble du personnel chinois pour occuper le terrain en participant à la lutte contre l'inégalité de traitement, car le salaire d'un commissaire étranger est environ cinq fois plus élevé que celui d'un commissaire chinois en 1947 et les chinois, qui

se sont bien sortis de la guerre, ne se plaignent pas trop, mais dénoncent quand même le statut démesuré des étrangers.

Le caractère de Ding Guitang l'aide beaucoup dans ses nouvelles fonctions. Il est très intelligent toujours prêt à tendre la main à ceux qui ont vraiment besoin de lui et toujours prêt à assumer des responsabilités que d'autres refusent. Avec lui toutes les tâches sont nobles en quelque sorte. Cependant, il est très émotif et ne sait pas détecter de manière approfondie la méchanceté des gens... Il a de nombreux mérites mais sa pire faiblesse est qu'il personnalise trop ses relations avec ses collègues, pensant que ceux qui sont d'accord avec lui sont bons et ceux qui ne le sont pas sont mauvais. Ce genre de personnalité, fait cependant de Ding un bon chef qui soutient toujours ses subordonnés.

En 1948, l'inflation en Chine développe la corruption au sein du service des douanes. Sous-financées et largement sous-payées, les douanes qui ont été longtemps considérées comme un service administratif propre, honnête et bien organisé, sont maintenant accusées de dépravation et de corruption. Ding se charge particulièrement d'inspecter toutes les principales unités douanières du sud de la Chine et de traquer la corruption.

Avec son groupe d'agents qui exécute toutes ses instructions sans se plaindre, il est jugé irremplaçable au sein du service des douanes, en raison aussi des bons résultats qu'il obtient dans cette mission de lutte contre la corruption et des qualités humaines démontrées lors de la réhabilitation du service à Shanghai. Cependant lui aussi est un adepte du népotisme, ayant recruté cinq de ses enfants et plusieurs autres parents au sein du service. Le népotisme n'est-il pas une autre forme de corruption ?

Little a essayé d'élaborer des plans d'urgence, prévoyant par exemple son déménagement à Taiwan avec le gouvernement de Chiang Kai chek, mais il planifie aussi la continuité de l'administration des douanes sur le continent. En octobre 1949, avec la naissance de la République populaire de Chine le gouvernement nationaliste chinois de Chiang Kai chek est défait sur le continent et doit se réfugier avec ses troupes et ses fonctionnaires sur l'île de Taïwan. Finalement Little rejoint lui aussi Taiwan avec des agents chinois qui quittent volontairement le continent certains par opportunité ou par fidélité à leurs chefs, d'autres du fait de leurs sentiments anti-communistes. Ils sont alors accompagnés de quelques douaniers occidentaux qui sont encore présents surtout des marins, pour qui il n'est pas question de laisser aux communistes les éléments de la flottille qui subsistent et avec lesquels ils se réfugient dans les

eaux territoriales de Taiwan., Little installe ses bureaux à Taipei où il prend sa retraite en 1950.



*La résidence de l'Inspecteur Général des Douanes à Taipei surnommée « la Maison Blanche »  
(Archives des Douanes de Taiwan)*

Avec son contrat spécial de consultant, Little devient conseiller douanier du ministre des finances et reste à Taiwan jusqu'en 1954. Un IG chinois, M. Fong Tu, lui succède en 1951.



*L'inspectorat général des douanes de Taiwan en 1950. L'IG Little est (malgré son nom), le plus grand au milieu de la photo de son départ.  
(Photo Direction générale des douanes de Taiwan)*



*Le successeur Taiwanais de M. Little, M. Fang Tu, nommé en 1951.*



*Carte publique de Taiwan en mer de Chine*

L'ensemble du personnel étranger qui a rejoint Taiwan reçoit sa pension du gouvernement avant de quitter l'île. Certains d'entre eux, officiers à bord des patrouilleurs notamment, vont cependant attendre que leurs remplaçants soient formés et désignés. La nouvelle administration locale continue de fonctionner comme c'était l'usage en Chine continentale, avec la même qualité de structures dirigées par un inspecteur général chinois, selon les principes similaires à ceux suivis depuis une centaine d'années.

## Le service et sa gestion communiste sur le continent

Resté sur le continent Ding tend la main aux communistes dès 1949, et encouragés par Tchou En Laï, les douanes continuent à fonctionner après la victoire communiste, La République Populaire de Chine fondée le 1er octobre 1949, met en place le 25 octobre 1949 l'Administration Générale des Douanes (AGD) et publie en mars 1950 la « Décision du Gouvernement central relative à la politique et au travail douaniers », décision sur laquelle se base un nouveau code des douanes à titre provisoire et un nouveau tarif douanier publiés et mis en application en mai 1951.

Les structures du service sont alors modifiées, les divisions aussi, on regroupe les services intérieur et extérieur, on les met sur le même pied d'égalité avec le même statut, ce qui est plus juste, mais le salaire est revu à la baisse pour tous. On modifie le fonctionnement et l'organisation du collège unique des douanes.

Ding continue à servir-comme Directeur Général Adjoint (le nom d'inspecteur n'existe plus, le nouveau gouvernement ayant supprimé tous les anglicismes du vocabulaire douanier). Il est nommé officiellement à ce grade à compter du 28 octobre 1950 en même temps que son nouveau directeur général qui s'appelle Kong Yuan, ancien commissaire des douanes maritimes, plus jeune que lui en fonction et en grade, mais cadre important du parti communiste et de plus ayant été chef du service d'enquêtes et du renseignement pendant une année, ce qui est plus valorisant.



*Kong Yuan, premier Directeur Général Chinois  
des Douanes Chinoises nommé en 1950  
(Photo du Ministère Chinois des Finances)*



*Ding Guitang, Directeur Général Adjoint  
des Douanes Chinoises en 1950  
(Photo du Ministère Chinois des Finances)*

Ding a commencé une carrière politique, au sein du régime communiste, à partir de 1949, en se faisant élire comme représentant au congrès de la ville dans laquelle il est résident puis il rejoint le comité communiste révolutionnaire en 1951 et Il est finalement élu en 1956 comme membre du comité central, ce qui est un trajet fulgurant, même si plus tard il est remis en cause par une enquête de ce comité central. Il conserve un CV impressionnant, et demeure un personnage connu de l'histoire chinoise, en qualité de haut fonctionnaire et d'homme politique, une bonne fin de carrière malgré tout, car il a travaillé pour une administration jugée impérialiste et anti chinoise et il a été le second d'un inspecteur général japonais dans les territoires occupés. Accusé de collaboration sa vie aurait donc pu se terminer autrement, mais c'est un homme intelligent, qui sait manœuvrer.

En Chine continentale, les rares étrangers qui subsistent dans leurs fonctions douanières, ont tous été remerciés en 1949. A Taiwan les derniers étrangers en consultance quittent le service en 1954, y compris l'IG Little.

### **La nouvelle flottille d'après-guerre des douanes maritimes chinoises**

Nous avons vu comment la flottille des douanes a été sérieusement démantelée par toutes les attaques japonaises et les saisies que ces forces ont opérées notamment dans le port de Shangaï. La guerre terminée, les japonais ayant quitté le pays, le service procède à l'achat de navires de guerre des stocks américains excédentaires pour remplacer progressivement les croiseurs de

surveillance et les baliseurs de la flottille détruits ou incorporés dans la flotte ennemie.

En même temps de nombreux appels d'offres sont lancés pour le renouvellement ou la réparation des phares bombardés par l'aviation japonaise. Il existe dès la fin de la guerre avec le Japon, une commission d'indemnisation des dommages de guerre (Foreign liquidation committee) qui fait évidemment payer aux japonais, les dommages de guerre causés aux douanes chinoises. Les deux services chinois en profitent.



*La classe « Admirable » (ici la photo du prototype US Navy) a été une des séries de dragueurs de mines les plus performantes pendant la Seconde Guerre Mondiale ; Surtout utilisés dans la zone Océan Pacifique les dragueurs ont été commandés par la marine américaine en 1943 à plusieurs chantiers navals des États Unis. Utilisés pour la guerre des mines, la guerre anti-sous-marine et les missions de patrouille et d'escorte de convois, ces dragueurs ont possédé un armement anti aérien adéquate : (Canons de 76m/m, 40 m/m et 20 m/m. Déplacement 650 tonnes, 2 hélices entraînées par 2 moteurs ALCO de 850 cv chacun, vitesse 15 nœuds, longueur 56 m, largeur 10 m, tirant d'eau 3 m).*



*(Photo US Navy 1944)*

Ces bâtiments relativement neufs ont été désarmés, avant d'être livrés aux douanes maritimes, dans le port de Shanghaï, à partir de Mai 1946, c'est-à-dire avec seulement 3 ans de service dans la marine américaine. Il s'agit de l'ancien USS Delegate renommé Yung Ho, de l'USS Embattle renommé Yung Hsin, de l'USS Elusive renommé Yung Kong, de l'USS Dunlin renommé Yung Wan. Ils vont tous rejoindre en 1949 les douanes maritimes chinoises de Taiwan où ils vont donner de bons résultats de service jusqu'en 1962, date de leur mise à la retraite après 16 ans d'activité (ils consommaient beaucoup trop de carburant)

En 2000 est créé à Taiwan, un service garde-côtes qui dès sa naissance, englobe aussitôt huit patrouilleurs des douanes maritimes. Mais ce n'est pas la fin du service, qui est simplement détaché au sein du service garde-côtes. Le système veut que les douaniers soient autonomes mais participent à l'action de l'état en mer, quand ils n'ont aucun objectif contrebandier.



*Mise en service en mars 2023 à Taiwan d'une nouvelle vedette garde-côtes des douanes de 30 mètres « Hai Long » incorporée au service garde-côtes, Sommes-nous encore dans le sillage des douanes maritimes chinoises ?*

## **Développement sur le continent**

Les communistes vont également recomposer une flottille maritime continentale, avec d'anciens navires de guerre japonais redistribués et d'autres navires obtenus de l'URSS, et la République de Chine Populaire produit alors quelques unités maritimes de surveillance, lorsque des chantiers navals s'établissent dans les grands ports du continent. Mais la révolution culturelle (1966-1976) est une période noire pour le pays et les douanes, qui, comme beaucoup d'administrations, sont pratiquement mises en sommeil. Tout recommence à partir de 1976, et aujourd'hui les douanes du continent sont très modernes et adaptées aux conditions du grand marché commercial international. Les effectifs atteignaient en 2016 quelques quarante-huit mille agents. Un effectif douanier record dans le monde.



*Pavillon actuel de la flottille des douanes de la République Populaire de Chine*



*Pavillon de la flottille des douanes de la République de Chine (Taiwan) jusqu'en 2000*



*Pavillon de la Garde-Côtière de Taiwan depuis l'année 2000*

## **Quelques commissaires français des douanes maritimes chinoises**

Plusieurs français se sont engagés au sein du service, on en compte environ un millier pendant un siècle. Beaucoup d'entre eux n'ont pas eu la chance d'accéder au grade de commissaire, qui n'était pas facile à atteindre pour un français, puisqu'il lui fallait maîtriser anglais et mandarin, connaître parfaitement la réglementation, et il fallait évidemment plaire à l'inspecteur général britannique qui détenait tous les pouvoirs. L'histoire du service en a retenu quelques-uns, dont voici le portrait.

### **André Charles Eugène Braud**

André Charles Eugène Braud né le 5 février 1883 à Fontainebleau. Bac, et études à la faculté de lettres de Montpellier.

Il rallie les Douanes maritimes chinoises le 16 Décembre 1901 comme 4<sup>ème</sup> assistant ; il est affecté, comme ses collègues, dans de nombreux postes douaniers. Il entreprend des études de chinois à Nankin. Il est sélectionné pour des fonctions importantes à l'inspectorat général de Pékin pendant trois ans et se trouve à Shangai quand il est appelé sous les drapeaux en Août 1914 et doit donc rentrer en France.

Il revient en Chine en avril 1918 après s'être distingué sur le front pendant la première guerre mondiale. Il reçoit de nouvelles affectations dont un poste sensible au sein des douanes indigènes jusqu'en mai 1920. Il est promu commissaire adjoint le 1<sup>er</sup> avril 1921.

Ses qualités remarquables sont à l'origine de sa réaffectation à l'inspectorat général de Pékin d'octobre 1922 à Octobre 1927 dans le rôle de secrétaire aux affaires chinoises, ce qui le conduit au grade de commissaire en avril 1924. Après des congés de longue durée en France M. Braud reprend le secrétariat aux affaires chinoises à Pékin puis dirige les douanes à Shanghai de mai 1929 à avril 1932 période pendant laquelle il doit faire face à beaucoup d'événements dramatiques puis il rallie encore Pékin pour prendre la responsabilité de l'écriture du code des douanes dans ses aspects réglementaires et en ce qui concerne les différentes procédures.

De mars 1933 à janvier 1935 il prend en charge à nouveau la région de Shangai. Dans sa dernière année de service en 1936 il dirige le secrétariat général des finances et prend sa retraite le 15 décembre 1936. Il rentre en France mais malheureusement il va perdre rapidement la vie, en novembre 1938 à Nice.

On lui doit surtout le célèbre manuel de la procédure douanière à Shanghaï qui a connu une réédition due à son succès. Mr Braud, a été unanimement reconnu comme quelqu'un à l'esprit clair et incisif. Il a été remarqué pour ses capacités exceptionnelles de linguiste et pour être un homme d'une grande force de caractère. Ses services méritoires et ses bonnes relations humaines lui ont valu de nombreuses décorations chinoises au plus haut niveau. Cet ancien combattant a également été décoré en France de la Légion d'Honneur, de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre avec Palmes.

### **E.V. Brenan**

E.V. Brenan est né le 22 janvier 1846 à Dinan. Après une sérieuse formation maritime en France, il rejoint les douanes impériales chinoises le 1er avril 1871 comme premier lieutenant sur le navire à vapeur Feihoo . C'est donc l'un des rares français à avoir embrassé la carrière d'officier maritime des douanes chinoises.

Le 1er Juin 1875 il est débarqué à la section côtière du service pour y être nommé officier de port des douanes et Capitaine du port d'Amoy, suivront d'autres affectations à caractère maritime puis Shanghai.

Pendant deux ans, du 1er mai 1888 au 31 août 1890, il sert comme inspecteur côtier fonctionnel, avant de rallier le département extérieur comme cadre à Kowloon, après quoi il prend les fonctions importantes de capitaine du port de Shanghai en août 1892 avant de rejoindre plus tard le service des bureaux comme commissaire adjoint à Canton pour diriger les unités de surveillance de la région puis il tient le même rôle à Shanghaï. Enfin il est promu commissaire dans la région de Kowloon, affectation rare pour un français. Il quitte le service en qualité de Commissaire le 31 mars 1909.

Brenan a reçu de nombreuses décorations chinoises dont l'ordre du double dragon. Son fils John Brenan sera naturalisé britannique, anobli et deviendra notamment Consul Général de Grande Bretagne à Shanghai.



*Ordre du Double Dragon, fondé en 1882, premier type de la IIIe classe du 1er grade, de forme oblongue à bordure chantournée en vermeil et émail, au centre, entre deux dragons affrontés sur fond d'émail bleu turquoise, un cabochon de verre bleu est serti sur un soleil polychrome, à l'entour, quatorze cabochons de pierre rouge. La légende en caractères Mandchous émaillés noir sur l'axe vertical signifie en haut « Donné par l'empereur de la grande dynastie des Tsing », en dessous « IIIe classe, 1er grade », celle en idéogrammes Han dorés au centre « conféré impérialement précieuse étoile du double dragon », le revers reprend la même composition sans émail ni légende, ruban de satin bleu nuit. Dans l'écrin d'origine en chagrin bordeaux portant frappé sur le couvercle la légende « ORDRE DU DOUBLE DRAGON III Cl »*



*Double dragon, deuxième grade.*

## Prosper Giquel

Né en 1835 à Lorient, Prosper Giquel rentre à l'École Navale de Cherbourg en octobre 1852 dans sa dix-septième année !

De 1853 à 1856, il est impliqué dans la guerre de Crimée, au siège de Sébastopol où il se distingue au combat depuis le camp des marins, sous les ordres de l'Amiral Rigault de Genouilly. Il se voit décoré de la légion d'honneur alors qu'il n'a pas vingt ans ! Il accompagne alors son amiral Rigault de Genouilly pour un autre théâtre d'opérations : la Chine, l'amiral étant nommé Commandant de l'Escadre d'Extrême-Orient.

Parlant bien anglais, Giquel est aussitôt nommé dans la commission franco-anglaise chargée de contrôler l'administration de la ville de Canton. Il apprend également le « mandarin », aussi bien parlé qu'écrit. La paix signée en 1860, il demande à la Marine de pouvoir prendre un congé sur place et il est ainsi recruté par l'Inspecteur Général Lay au sein des douanes impériales maritimes chinoises étant affecté aussitôt comme commissaire. En 1861 il assume les fonctions de chef du bureau des douanes de Ningpo.



Mais à peine installé, à la demande du gouvernement chinois et à la demande des autorités françaises, Giquel se rend à Wuhan, sur le bord du Yang Tsé Kiang, où en qualité d'officier de Marine française, il va participer à la création et à l'encadrement, d'une brigade militaire mixte d'intervention franco-chinoise qui

sera dénommée « Armée Toujours Triomphante » . Une force d'environ 2 000 hommes, organisée et commandée par le lieutenant de vaisseau Paul d'Aiguebelle assisté de Giquel alors enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe. Cette unité franco-chinoise aura de grands succès. Elle va aider à juguler la rébellion dans le Zhe-Kiang et à faire tomber Han-Chow. C'est en partie grâce à l'action ce corps franco-chinois que, dit-on, la rébellion Taiping sera stoppée nette en 1864.



*Giquel au sein de » l'armée toujours triomphante ». C'est le seul sans képi, n'oublions pas qu'il est marin. Photo appartenant aux héritiers de l'intéressé. Une incroyable aventure militaire !*

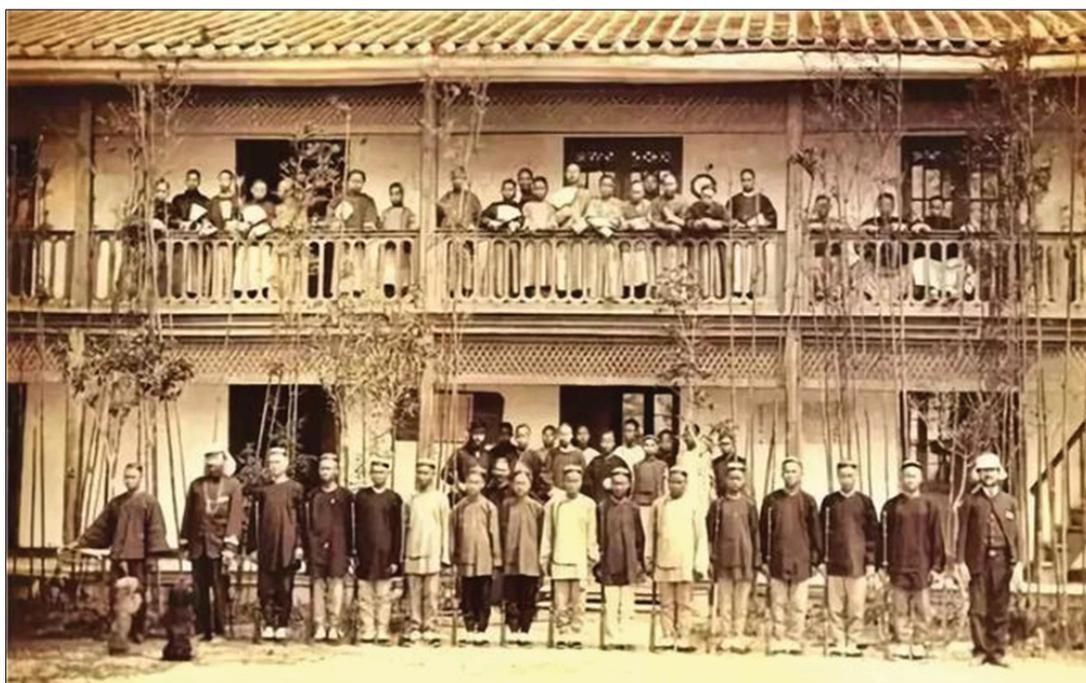
Dans la foulée, Gicquel va prendre la co-responsabilité de faire construire des ateliers capables de produire des navires modernes au sein de l'Arsenal de Fou Tchéou (Fuzhou), vitrine de la technologie moderne des constructions navales françaises.



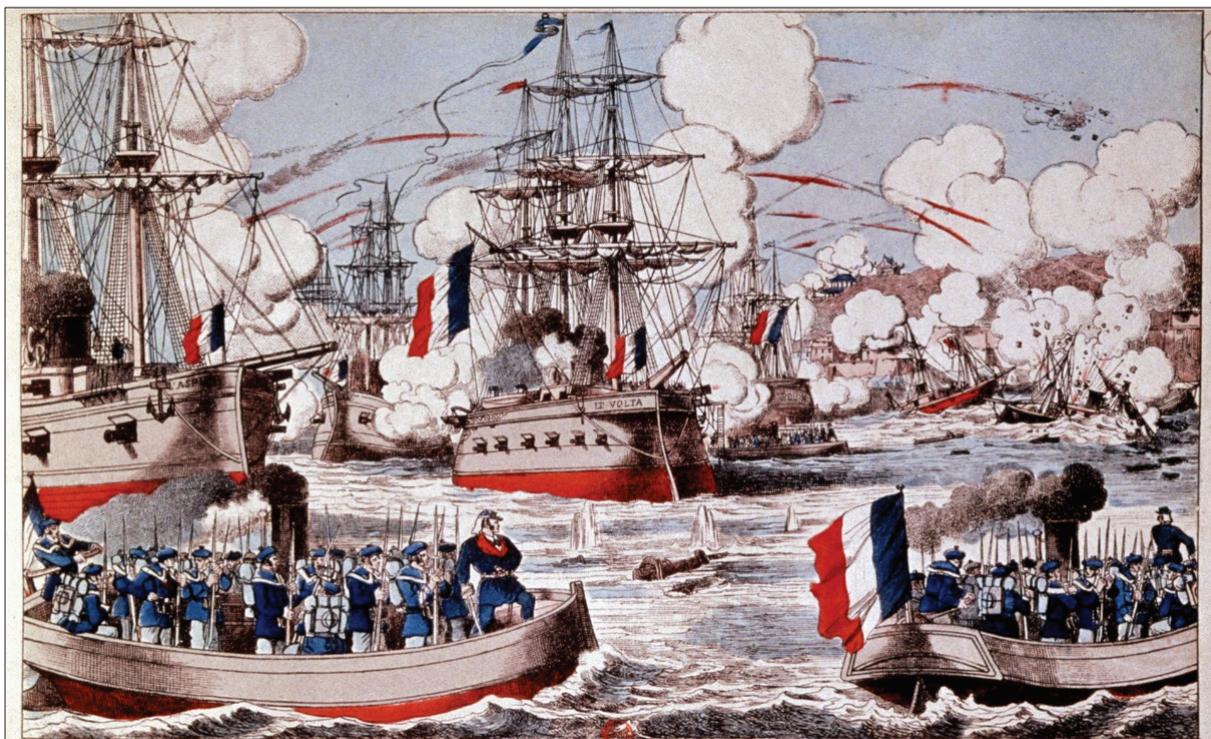
*Arsenal de Fuzhou devenu opérationnel (Archives Marine Nationale)*

Dans l'enceinte de l'arsenal sont ainsi créées par Giquel les premières écoles en langue française dans lesquelles on ne peut rentrer qu'après une formation linguistique et générale préliminaire : Cours de construction navale, Cours de dessin et école d'apprentissage d'ouvriers des constructions navales. Il y a aussi une école des mécaniciens de la flotte, une école navale et un navire école où, à la demande des autorités chinoises, l'enseignement se fait cette fois-ci en anglais.

L'école navale formera les futurs officiers des flottes impériales. Certains officiers deviendront très célèbres, intellectuels ou hommes politiques, d'autres suivent leur carrière d'officiers de Marine ou d'ingénieurs et seront promus amiraux, ou deviendront mêmes diplomates. Giquel se retirera de Chine pendant la guerre sino-française, par besoin de neutralité ; Il a eu bien raison de ne point rester en Chine pendant ce conflit qui entraîna la destruction de l'Arsenal et des premiers bateaux de guerre construits avec l'aide française. Prosper sera appelé aux côtés du président Jules Ferry pour la rédaction du traité de paix avec la Chine en 1885. Cette guerre franco chinoise détruira l'arsenal construit par Giquel mais il gardera de bonnes relations avec ses amis chinois, car il s'est bien gardé de combattre contre eux et les a moralement défendus autant qu'il a pu. Il meurt à Cannes en 1886, âgé seulement de 51 ans, à la veille de repartir pour la Chine.



*L'une des écoles de l'Arsenal de Fou-Tcheou  
(Archives de la Marine Nationale Française)*



*(Le bombardement de Fou Tchéou, anonyme, 1884, Images d'Épinal). Bombardement de l'Arsenal de Fou Tchéou par la flotte de l'Amiral Courbet qui en même temps détruit en 1 heure tous les navires construits avec l'aide française antérieure, notamment celle du Lieutenant de Vaisseau Giquel, qui n'est pas en Chine au moment des faits.*



*Le canot de sauvetage d'Etel, s'est appelé Prosper Giquel de 1863 à 1913 parce que l'intéressé avait participé à son financement depuis la Chine (Archives SNSM)*

## **Cloarec, Yves Henri**

Yves Henri Jean Cloarec est né le 30 mars 1889 à Paris, éducation au Lycée Condorcet. Il sert dans la Marine Nationale, mais dans le domaine administratif et notamment au département du sous-secrétaire d'état à la Marine.

Affecté le 13 mai 1912 au nouveau service des douanes maritimes chinoises, qui depuis l'avènement de la République ne sont plus impériales, il est affecté comme assistant dans plusieurs Recettes Douanières. En 1914 il rejoint à nouveau la Marine Nationale comme réserviste lors de la première guerre mondiale.

En avril 1918 il reprend son service dans les douanes maritimes chinoises il rejoint l'inspection générale à Pékin et sert dans plusieurs unités où il se distingue dans le domaine de la comptabilité ce qui fait qu'il rallie Pékin comme chef comptable fonctionnel du service pendant trois ans. Il rejoint Shanghai en octobre 1924 jusqu'à fin novembre 1928. Il est promu commissaire adjoint au 1er octobre 1929 et commissaire au 1<sup>er</sup> avril 1932. D'avril 1931 à septembre 1934 il travaille à l'Inspection générale chargée de l'audit permanent du service. A la suite de nombreuses affectations à responsabilités importantes il termine sa carrière comme responsable des finances du service des douanes maritimes, une lourde charge dans un poste très honorable.

## **Galembert, P.M.G. de,**

P. M.G. de Galembert est né le 31 janvier 1858 à Tours, Bachelier ès Lettres puis élève à l'Université de Combrée, il rejoint les douanes impériales maritimes le 1<sup>er</sup> juin 1878 comme assistant.

Après toute une succession d'affectations diverses dans différentes recettes où il se distingue par la régularité de son travail et de son humeur, il est promu commissaire adjoint au 1er Juillet 1904 et se trouve affecté comme chef à Amoy lorsque le mouvement contestataire des douanes locales prend naissance l'été 1905. Apparemment il sait quoi faire, face à cette contestation des agents chinois puisque le 1er Octobre de cette année il est nommé commissaire des postes à Shanghai où il reste pendant deux ans jusqu'au 31 mai 1907.

A son retour de congé de longue durée on lui confie la direction de plusieurs recettes importantes. Il quitte le service le 30 Septembre 1913.

Au cours de sa carrière, comme tous les cadres supérieurs des douanes il obtient lui aussi plusieurs décorations importantes dont le fameux ordre du double dragon.

### **Pierre Paul Prosper Marie, Kremer**

Pierre Paul Prosper Marie Kremer est né le 29 juin 1878 à St. Renan, Finistère, France, Il rallie les douanes comme 4<sup>ème</sup> assistant le 18 janvier 1897. Il est affecté plusieurs fois à Shanghai (cinq fois), et dans d'autres ports. Il fait la guerre en France, sur le front, dans les tranchées où il se distingue avant de reprendre son service en Chine et d'être promu Commissaire adjoint le 1<sup>er</sup> avril 1919. Cinq ans plus tard il atteint le grade de commissaire, et il se voit affecté comme responsable de plusieurs unités avant son départ en retraite le 30 avril 1930 (car désormais, les employés du service ont droit à la retraite). Kremer est bien sûr honoré de nombreuses décorations chinoises et pour ses trois années de guerre dans l'armée française, il a reçu notamment la Croix de Guerre 1914-1918.

### **Emile Laurent Lépissier**

Né e 23 février 1850 à Paris, Emie Lépissier débute sa carrière le 1er Juin 1869 comme 4<sup>ème</sup> assistant. Parmi ses nombreuses affectations du début on note que l'intéressé sert 4 fois à Shangai avant d'être promu commissaire adjoint en à peine dix ans de service, le 17 mars 1899 et d'être désigné comme secrétaire adjoint au département des statistiques. Une place de choix.

Il quitte le service le 30 septembre 1912 alors qu'il était Commissaire adjoint aux services extérieurs. Toutefois il se voit promu au grade de commissaire à son départ. Une promotion honorifique sans doute justifiée par ses 43 ans de service

### **Théophile Piry**

« Qu'il vous plaise, à vous, de lutter pour la gloire et le profit, de rechercher les richesses et les honneurs ! — Tout cela ne vaut pas, au milieu de la splendeur

des eaux, de l'éclat des montagnes, l'humble demeure où se cache l'homme de lettres. » *Extrait de « Erh-Tou-Mei, ou Les Pruniers Merveilleux » Roman Chinois, Traduit et accompagné de Notes Philologiques par Théophile Piry*

Théophile Piry né le 28 février 1851 à Nantes, suit des études supérieures. Il occupe, en 1868, un premier emploi, d'agent des Ponts et Chaussées à Tours. Rapidement, il rejoint son père Pierre, parti en Chine où il sert dans les douanes maritimes. C'est à la fin de 1870 qu'il arrive sur place. Dans un premier temps, il est nommé professeur à l'arsenal de Fou-Tcheou. Il est admis ensuite au service des douanes en avril 1874 en tant qu'assistant. Il étudie le mandarin à Pékin pendant deux ans, puis il est transféré à Pakhoi, où il reste trois ans et demi, agissant pendant la majeure partie de cette période comme assistant en charge fonctionnelle de chef d'unité.

En 1880, il rejoint de nouveau l'Inspection de Pékin où il sert comme secrétaire adjoint par intérim pendant deux ans. C'est dire que sa hiérarchie se rend compte qu'intellectuellement Piry est un homme très capable, très complet, très intelligent et qu'en fait, il remplace très facilement les chefs absents car il comprend vite, sait prendre des initiatives, tout en sachant garder ses distances. C'est pourquoi on le transfère aux douanes coréennes, pour qu'il occupe le poste de secrétaire du commissaire en chef pendant plus de deux ans. De retour en Chine en 1888, il est de nouveau en poste à l'Inspection de Pékin, en qualité cette fois de secrétaire aux affaires chinoises à nouveau par intérim. Il est promu commissaire adjoint en octobre 1889 et sert à ce titre à Canton en 1893. En avril 1896, il est promu commissaire. Pendant le soulèvement des Boxeurs, il est de nouveau à Pékin, pendant le siège du service et des légations, et le 14 novembre 1901, il est nommé secrétaire des Postes, fonction qu'il occupe jusqu'au 30 mai 1911, date à laquelle, conformément à l'édit impérial du 27 mai de la même année, le département des Postes devient un service distinct et autonome relevant du Conseil des Postes et Communications. C'est donc à Piry de lancer, les postes chinoises et de les développer. Il saura le faire et le gouvernement lui en sera gré.



*Théophile Piry, le 1<sup>er</sup> directeur général de la poste chinoise*

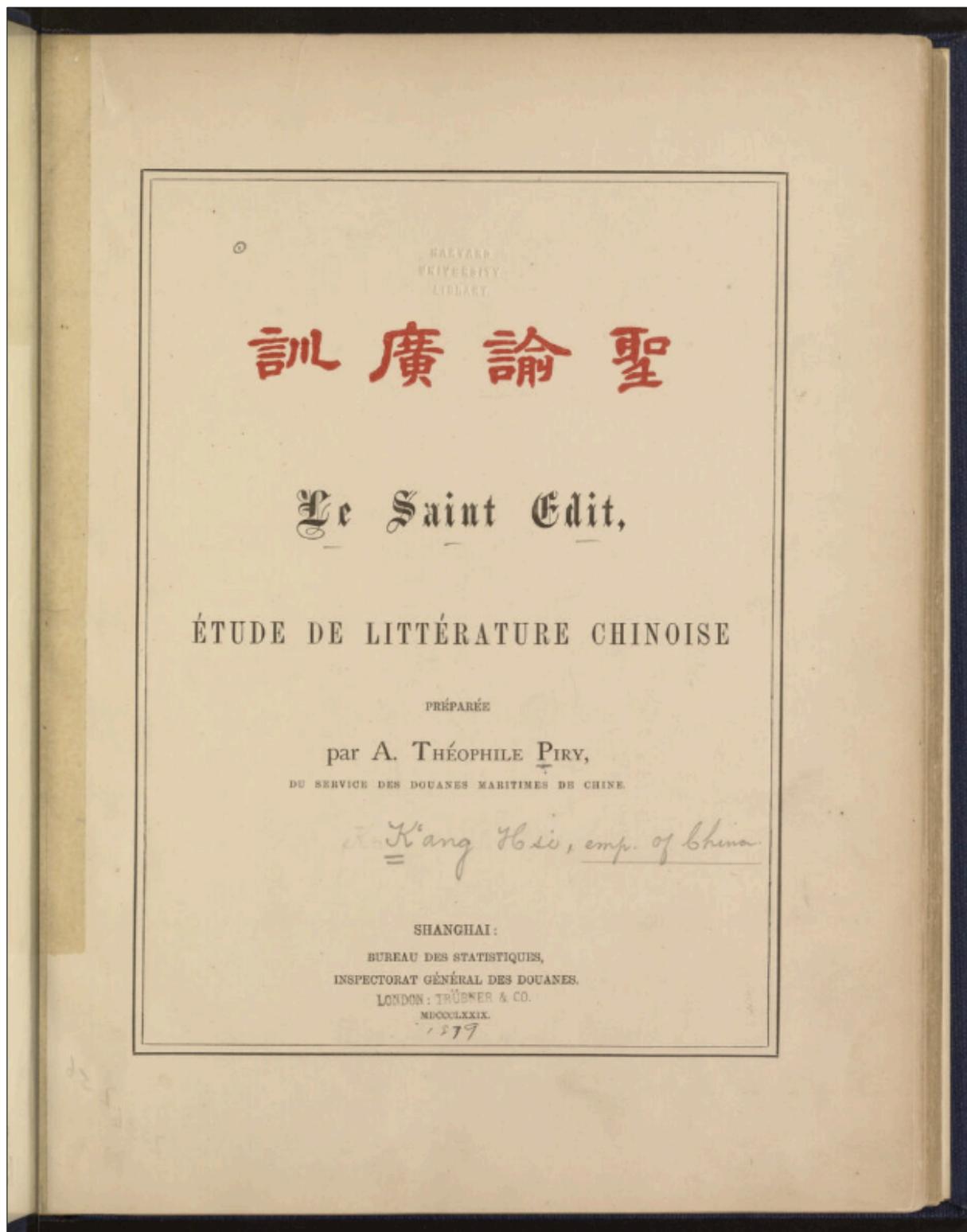
Effectivement jusqu'à sa démission en juin 1917, il occupe le poste de ministre des Postes et, à sa retraite, il est nommé conseiller honoraire de l'administration postale chinoise. Il meurt en France le 28 juin 1918. Piry a fait partie des effectifs douaniers pendant quarante et un ans, puis six ans dans les postes. Il collectionne les médailles et les honneurs : Double Dragon; Brevet de noblesse de la Corée ; Chevalier de la Légion d'honneur ; Chevalier de l'Ordre de Notre-Dame de Villa Viçosa (Portugal) ; Aigle rouge de Russie ; Commandeur de l'Ordre du Dragon d'Annam ; Ordre de Saint-Stanislas, avec étoile, (Russie) ; Médaille de la campagne de Chine, (France) ; et sa meilleure promotion est sans doute celle d'Officier de l'Académie Française. Il a effectivement traduit plusieurs livres chinois en français et de ce fait il a eu beaucoup de lecteurs en France alors que culturellement la Chine y est encore inconnue. Il faut aussi citer qu'il a été décoré du nouvel ordre de l'épi d'or par **Chiang Kai-chek**, voir ci-après : Théophile Piry est aussi connu pour être l'un des premiers photographes de Chine. Il a conservé et légué près de 4 000 clichés en verre. Quelques-uns de ses clichés et de nombreux autres documents lui ayant appartenu sont conservés par l'Université de la Reine à Belfast.



*Campagne de Chine*



*ordre de l'épi d'or*



*L'un des nombreux livres de Théophile Piry  
(Archives de la librairie de l'université d'Harvard)*

## ÉMILE ROCHER

Émile Rocher est né le 18 novembre 1846 à Valleraugue, dans le Gard.

En 1863, il rejoint sa famille à Shanghai après des études supérieures en mécanique. Dès son arrivée, il étudie le mandarin et acquiert une grande aisance, à l'écrit comme à l'oral.

Par l'intermédiaire de l'Enseigne de Vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Prosper Giquel., ami de la famille, il rejoint, la Brigade d'intervention franco-chinoise le 11 mars 1866, une force multinationale d'environ 2 000 hommes, organisée et commandée par le lieutenant de vaisseau Paul d'Aiguebelle que l'Enseigne de Vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Giquel seconde. Il y exerce des fonctions de chef armurier. Cette unité s'illustre dans la guerre contre les Taiping.

A sa démobilisation un an plus tard, grâce encore une fois, à son ami Prosper Giquel, il devient ingénieur à l'arsenal de Fou Tchéou, en 1866, une bonne expérience de « transfert de technologie française » au bénéfice des Chinois. Dès le début, Émile Rocher est associé aux négociations puis à la construction de l'arsenal, notamment en ce qui concerne l'édification de l'usine métallurgique, du laminoir, de la chaudronnerie, et des ateliers d'ajustage et de montage, et enfin de la fonderie.

Son rôle d'Ingénieur naval se termine par une rencontre avec un marchand Français, Jean Dupuis qui en septembre 1870, lui propose de l'accompagner vers le Yun-Nan, pour convoier une très grosse commande d'armement (artillerie légère et munitions).



*Jean Dupuis, explorateur et trafiquant d'armes, à l'origine de la guerre du Tonkin, ami et employeur de Rocher. (Archives Nationales)*

Le général chinois Ma Zhu Long destinataire de la cargaison lui présente des débris d'obusier pris aux Français dans un accrochage mais impossibles à utiliser. Rocher a l'idée de faire confectionner les pièces manquantes. La précision et l'efficacité des tirs se révèlent excellentes. En guise de remerciement, le général lui offre un poignard double lame, avec gaine en or et lui propose de construire et de diriger un arsenal au Yun-Nan pour fabriquer des armes de guerre. Passionné de mécanique et flatté par cette proposition, Rocher accepte tout de suite et reste sur place au Yun-Nan, tandis que Dupuis reprend la route de Shanghai.

En 1875, après quatre années passées au Yun-Nan, dans l'aventure de l'arsenal local, Émile Rocher est nommé commissaire des douanes impériales maritimes chinoises, à Amoy. Il obtient au bout de cinq ans, le droit de passer des congés en France où il rencontre une suisse Mélanie Weber avec laquelle il se marie à Genève le 11 octobre 1881, Pendant cinq ans encore, de 1880 à 1885, Émile poursuit son travail aux douanes impériales chinoises ou finalement il ne sera resté au total, qu'une dizaine d'années.

En 1886, la Chine reconnaît le protectorat de la France sur le Tonkin. C'est lui, Emile Rocher qu'on choisit pour veiller à la bonne évacuation des troupes chinoises du Tonkin. En fait, le vice-roi du Yun-Nan qu'il connaissait personnellement ne voulait traiter qu'avec lui, c'est la raison pour laquelle il quitte les douanes impériales maritimes et avec l'accord tant des Chinois que des Français, il est mis à la disposition du chef de corps de l'expédition française au Tonkin.

C'est lui aussi qui va superviser la commission dite « d'abornage », chargée de faire rectifier la ligne de frontière entre le Tonkin et la Chine. On lui offre ensuite en novembre 1886, le poste de directeur des douanes et régies de l'Annam et du Tonkin. Il y restera deux ans et y démontrera ses qualités et connaissances héritées des Douanes chinoises. Parmi ses contacts des Lyonnais obtiennent ainsi d'importants marchés, notamment la construction et la gestion des docks du port d'Hải Phòng, où doit être logé le service des douanes qu'il dirige. Il va alors faire tripler le revenu de son service avec pour devise, « Des douanes commerciales, pas de douanes fiscales »

Par décret du 6 novembre 1888, Émile Rocher est nommé consul à Mong-Tseu qu'il rejoint en mai 1889. Hélas, sa santé ne cesse de se détériorer. Il est obligé de quitter Mong-Tseu au bout d'un an. Il est atteint d'une dysenterie chronique qui se transforme en hépatite.

Pour le soulager, on lui offre un poste dans un pays au climat moins difficile. Il est nommé gérant du consulat à Séoul, en Corée. Mais il n'y restera guère longtemps. On a trop besoin de lui au Yun-Nan et cette fois pour faire aboutir un très grand projet, celui du chemin de fer français du Yunnan, parfois aussi dénommé Chemin de fer du Haut Tonkin.

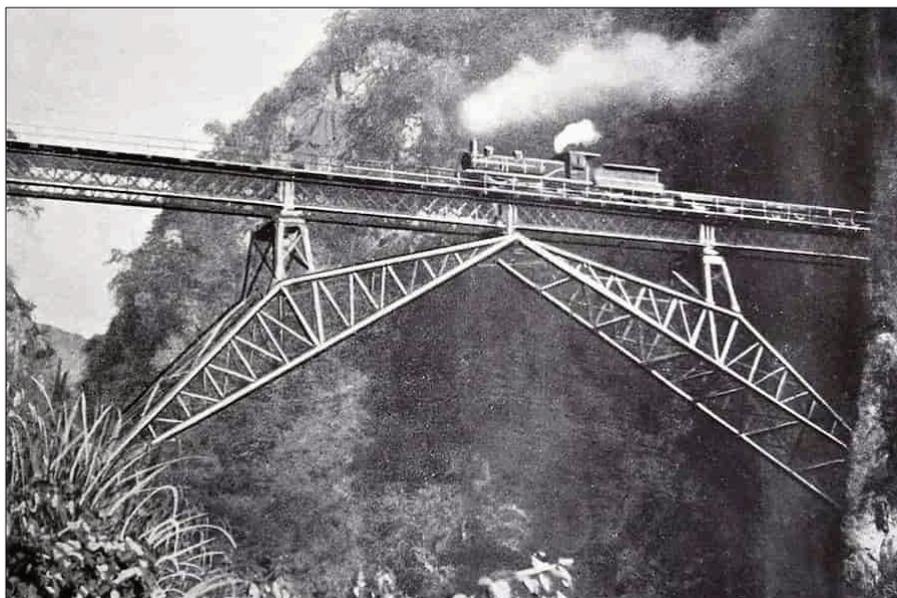


*L'arrivée du Chemin de fer en Chine  
(Source Histoire et Civilisation de Chine)*

Une véritable aventure industrielle et diplomatique. C'est le gouverneur Paul Doumer qui en sera le réalisateur, mais Émile Rocher, tant par sa vision et sa connaissance du pays que par ses exceptionnelles qualités de négociateur, en sera le véritable promoteur.

Rocher est toutefois muté à la Nouvelle-Orléans en 1897, puis à Liverpool en 1898. Cependant, une fois de plus, on le fait revenir pour une nomination de directeur du syndicat des Chemins de fer du Yunnan. Le résultat est exceptionnel. Il réussit à obtenir le monopole de l'exploitation des mines dans environ un tiers du Yun-Nan. En récompense, Rocher est nommé consul général à Tianjin, poste diplomatique important.

En 1906 Émile Rocher a 60 ans. Sa santé est mauvaise et l'oblige à rentrer définitivement en France. Il s'installe à Anduze dans sa belle propriété appelée à juste titre, « Mon repos ». Il y passe une retraite paisible avant de s'éteindre le 15 janvier 1924, à l'âge de 77 ans. Il a eu une véritable vie d'aventurier, très mouvementée au service de son pays et de la Chine.



*La création du chemin de fer tonkinois, dans un impressionnant relief tourmenté nécessitera le creusement de 155 tunnels et la construction de 3422 ouvrages d'art, viaducs, ponts et ponceaux.*

Émile Rocher a été nommé Chevalier de la Légion d'honneur le 19 juillet 1893. Il est aussi Commandeur du dragon de l'Annam et de l'ordre royal du Cambodge ; Il est lauréat de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres.



*1895, Mission d'exploration commerciale en Chine, de la chambre de commerce de Lyon, dirigée par le consul Émile Rocher, pour étudier les possibilités de s'établir au Tonkin et au sud de la Chine. Émile Rocher est assis au milieu du premier rang, troisième en partant de la gauche. (Cliché MAEDI, Archives Chambre de Commerce de Lyon)*

## Louis, ROCHER

Louis Rocher est le frère d'Émile qui figure juste dans la page précédente et dont on vient tout juste d'évoquer les aventures. Louis est plus jeune, né le 6 octobre 1849 à Valleraugue dans le Gard, mais il est arrivé en Chine avec ses parents trois ans avant son frère.

Il sert en Chine, en même temps que son frère, dans la brigade militaire d'intervention franco-chinoise, mais en ce qui le concerne comme interprète alors que son frère y est chef armurier, pendant la période allant du 11 mars 1866 au 17 septembre 1868 et il rejoint les douanes impériales maritimes le 12 octobre 1869 comme Clerc de 4<sup>ème</sup> classe. Il n'a pas fait d'études supérieures comme son frère, mais il maîtrise comme lui le mandarin.

Après huit ans de service et de nombreuses affectations différentes comme tous les agents, il est promu commissaire adjoint affecté comme secrétaire aux affaires chinoises à l'Inspectorat général de Pékin. Ce qui est un bon indice d'appréciation de l'inspecteur général. De mars 1880 à juin 1881, pendant seize mois, il a été détaché au service particulier du marquis Tseng comme secrétaire de la légation de Paris.



*Le marquis Tseng, ambassadeur à Paris  
(Archives chinoises des Affaires étrangères)*

Il passe rapidement commissaire le premier juin 1889. Il quitte le service le 31 octobre 1907. Au cours de ces 38 années passées dans les douanes maritimes chinoises, Louis Rocher a été apprécié comme un commissaire doté de capacités exceptionnelles, rempli d'initiative, et plein de ressources. Lui aussi a reçu de nombreuses décorations chinoises.

## **BIBLIOGRAPHIE**

**Archives des Affaires Etrangères Nantes** série des consulats de Chine Correspondance politique et commerciale 1918-1940, Asie-Chine, volume 506

**AITCHISON, Jean**, "The Chinese Maritime Customs Service in the Transition from the Ch'ing to the Nationalist Era: An Examination of the Relationship between a Western Style Fiscal Institution and the Chinese Government in the Period Before the Manchurian Incident" Diss. London University, 1983.

**BAUDEZ Marcel**, *La condition juridique des étrangers en Chine*, Paris, 1913.

**BENSACQ-TIXIER Nicole**, *La France en Chine de Sun Yat-Sen à Mao Zedong, 1918-1953* Presses universitaires de Rennes, Mai 2014.

**BILLOT Albert**, *L'affaire du Tonkin : histoire diplomatique de l'établissement de notre protectorat sur l'Annam et de notre conflit avec la Chine : 1882-1885*, Paris, J. Hetzel et Cie, 1888

**BICKERS Robert**, « Les douanes maritimes chinoises en guerre, 1941-1945 »  
« Mondialisation des infrastructures : éclairer la Chine » *The Historical Journal* (2013)

**BRUNERO Donna**, chercheuse au Département d'études historiques de l'Université de Bristol :  
« Empire Careers: The Foreign Staff of the Chinese Customs Service, 1854-1949 »

**BYRNE E.**, 'The Dismissal of Sir Francis Aglen as Inspector of the Chinese Maritime Customs Service, 1927', *Leeds East Asia Papers* (1995)

**CHANG Jung** : *L'impératrice Cixi, La concubine qui fit entrer la chine dans la modernité.* Edition Tallandier

**CHESNEAUX, Jean** (1972). "L'histoire de l'évolution des sociétés secrètes en Chine". In Jean Chesneaux (ed.). *Mouvements populaires et sociétés secrètes en Chine 1840-1950*. Stanford, California: Stanford University Press.

**CORDIER Henri** sinologue français « les Douanes Impériales Maritimes Chinoises » Paris 1902

**DE MOGES** « Voyage en Chine et au Japon, 1857-1858 ».dessins d'après **M. de Trévise**.

**DERY Carl**, « Diplomatie, rhétorique et canonniers : relations entre la Chine et l'Angleterre, de l'ambassade Macartney à la guerre de l'Opium, 1793-1842 » Presses de l'Université Laval, Québec 2007.

**EBERHARD-BREARD Andrea**. « Robert Hart et le système statistique chinois. Révolution." *Études asiatiques modernes*, juillet 2006

**FOURNERAUT Philippe et MAURIZOT David** « Français de Chine : Prosper Giquel »

**FOURNIAU Charles**, « La frontière sino-vietnamienne et le face-à-face franco-chinois à l'époque de la conquête du Tonkin », in Pierre-Bernard Lafont, *Les Frontières du Vietnam*.

**FROST BRUNER Katherine, FAIRBANK John King et SMITH Richard J.** « Entrer au service de la Chine : les journaux de Robert Hart, 1854-1863 ». (Cambridge, Massachusetts / Etats-Unis : Conseil des études sur l'Asie de l'Est, Université de Harvard, 1986)

**GICQUEL Prosper**, *Officier de la Marine Française «L'arsenal de Fou-tcheou : ses résultats »* (réédition: Adamant Media Corporation 2001)

**HALL Foster** *Commissionner Chinese Maritime Customs : UK. the Chinese maritime customs project. occasional papers: No. 5 The Chinese Maritime Customs : An International Service, 1854-1950* published by the National Maritime Museum in 1977

**HART Robert**, *The Romance of a Great Career* (London: Hutchinson, 1910)

**HOROWITZ Richard S.**, *Professor: California State University, Northridge, "The Chinese Maritime Customs Service, 1854–1949" "Politics, Power and the Chinese Maritime Customs".* « *Restauration et ascension de Robert Hart* ». *Études asiatiques modernes. The Ambiguities of an Imperial Institution: Crisis and Transition in the Chinese Maritime Customs, 1899–1911*

**ITIER Jules**. *Inspecteur principal des Douanes Françaises ; «Journal d'un voyage en Chine en 1843, 1844, 1845, 1846* »

**LADDS Catherine**, Docteur en histoire, ancienne élève du Département d'études historiques de l'Université de Bristol, Grande Bretagne, « *Empire Careers: The Foreign Staff of the Chinese Customs Service, 1854-1949* ». Mémoire du 31/10/2007

**LEIBO Steven A.**, *Transferring Technology to China : Prosper Giquel and the Chinese Self-Strengthening Movement*, Berkeley, University of California Press, 1985

**LOVELL, BUCHET, CHASTEL** *La Guerre de l'Opium. 1839-1842*, 2017

**MAYBON et FREDET Jean**, « *Histoire de la concession française de Shanghai* », Plon, Paris, 1929

**MAZE, Frederick**, *The Chinese Maritime Customs Service: a Brief Synopsis of its Genesis and Développement*, .1940. Archived at the Library of the National Maritime Museum, Greenwich.

**(THE) MAZE COLLECTION**, National Maritime Museum, Greenwich

**PUECH, Charles**, *Le voyage en Chine de Raymond Antoine*

**KREBS Jean**, *Des Cévennes à la Chine, la vie aventureuse d'Émile Rocher*

**RINKEL Serge ;** *Histoire de la flottille des Douanes et Régies de l'Indochine*, Association pour l'Histoire de l'Administration des Douanes Françaises 1998, AIDF 2022

**ROCHER, Émile** *La Province Chinoise du Yün-Nan Administration des Douanes Impériales de Chine* (2 volumes).

**ROUSSET Léon**, (ancien professeur à l'Arsenal de Fou-Tchéou, membre de la société de géographie) « *A travers la Chine* » 1878 édition à Paris, Librairie Hachette et Cie

**THAI Van** : *TTB Travel « Chemin de fer tonkinois : Une histoire coloniale méconnue »* 2021

**TSAI Weipin**, « *La dernière floraison de l'empire Qing : l'expansion de la poste chinoise au tournant du XXe siècle* » *Études Modernes asiatiques* (2015) « *Dernier prix de L'inspecteur général : le service des douanes indigènes chinoises* » *Journal de l'Histoire impériale et du Commonwealth* (2008)

**VAN DE VEN Hans**, *Breaking with the Past : « The Maritime Customs Service and the Global Origins of Modernity in China »*

**WRIGHT Stanley**, « *F. Hart and the Chinese Customs* ». Belfast, William Mullan and Son Publishers, 1950. *China's Struggle for Tariff Autonomy*.

**YOUNG Arthur N**, *China's wartime finance and inflation, 1937-1945* (Cambridge MA : Harvard University Press, 1965)



*Uniforme de cérémonie de l'Inspecteur Général et  
des Commissaires des Douanes Maritimes Chinoises  
(Archives Affaires Étrangères Chinoises)*

## Les ports de la Chine Moderne



*Carte du ministère chinois des transports*

## Table des Matières

Introduction	page 6
Une Chine longtemps éloignée des barbares	page 7
La contrebande d'opium	page 9
Ouverture des premiers ports	page 14
Création des Douanes Impériales Maritimes Chinoises	page 15
Succès immédiat des nouvelles douanes	page 18
La flottille navale Lay-Osborn au secours de l'empereur	page 21
Les douanes impériales maritimes sous la direction de Robert Hart	page 25
Mémoire fixant les conditions d'entrée dans les douanes	page 26
L'examen d'entrée dans les douanes	page 27
Les conditions du recrutement	page 27
Évolution des conditions de service	page 28
Évolution des effectifs	page 29
Le service intérieur	page 29
Une bonne organisation	page 30
請說中文	page 33
Les douaniers utilisés dans des missions diplomatiques	page 35
La garantie des prêts étrangers	page 36
La tentative de réorganisation du service	page 36
Les douanes postales	page 36
Une nouvelle structure	page 39
La flottille maritime des douanes	page 39
Flottille Maritime Principale des Douanes Chinoises	page 42
Création d'un poste d'inspecteur côtier	page 47
Flammes et pavillons de la Flottille	page 48
Le service des Phares et balises	page 49

Hostilités Franco-Chinoises	page 56
L'incident du Tatsu-Maru (Contrebande d'armes)	page 57
Le service intérieur	page 59
Bicorne et tenue de cérémonie	page 60
L'élite du service	page 62
Le déclin économique mène à la contrebande	page 67
Hart bloqué par les boxeurs	page 69
Francis Aglen nouvel Inspecteur Général	page 73
Aglen, moins apprécié par les chinois	page 76
Les chinois opposés aux traités inégaux et aux douanes maritimes	page 78
L'affaire de Shangai, du 30 mai 1925.	Page 81
Manifestations, grèves et diplomatie de la canonnière	page 81
L'exclusion de Francis Aglen	page 83
Les douanes sous la direction de Sir Frederick Maze	page 85
La Mandchourie	page 87
Les seigneurs de la guerre s'emparent de la recette de Tienstin	page 88
Le service décline lentement	page 89
Les affectations par nationalités !	page 92
Hong Kong, relais de la contrebande continentale	page 94
De lamentables actes de contrebande	page 102
Piraterie très active	page 103
La contrebande terrestre s'amplifie	page 104
Le service pendant la seconde guerre mondiale	page 107
Fiche histoire de la guerre sino-japonaise	page 108
La branche japonaise du service	page 109
Les Japonais en guerre contre la flottille des douanes	page 111
Nouvel Inspecteur Général l'américain Lester Knox Little	page 113
Rétablissement des douanes à la capitulation du Japon	page 114
Douanes Maritimes et après-guerre	page 115

La nouvelle flottille des douanes maritimes chinoises	page 123
Développement sur le continent	page 126
Pavillons des flottilles douanières modernes	page 127
Quelques commissaires français des douanes maritimes chinoises	page 128
Braud	page 128
Brenan	page 129
Giquel	page 131
Cloarec, Galembert	page 135
Kremer, Lepissier	page 136
Piry	page 137
Rocher, E	page 140
Rocher, L	page 144
Bibliographie	page 145
Uniforme de cérémonie Inspecteur Général et Commissaires	page 147
Les ports de la Chine Moderne	page 148
Table des matières	page 149