

Des coolies pour le Tsar La construction du Transmandchourien, XIX^e-XX^e siècle

JEAN-PAUL GAGEY

Résumé

À la toute fin du XIX^e siècle, la Russie tsariste obtient de la Chine de faire passer son chemin de fer transsibérien par une concession en Mandchourie. Trop éloignés de leurs bases européennes, les ingénieurs russes décident de recourir à des *coolies* chinois pour bâtir cette voie. Les rapports qui s'établissent autour de ce nœud mandchourien interrogent autant l'étude des migrations que l'histoire impériale dans le contexte d'un renouvellement du traitement sanitaire des épidémies.

Mots clés : Mandchourie – Transsibérien – Migration – Empire – Épidémies.

Abstract

Coolies for the Tsar.

The Building of the Transmandchourian Railroad, 19th-20th Century

At the very end of the 19th century, tsarist Russia obtains from China the right to make its Transsiberian railroad go through a concession in Manchuria. Too far removed from their european grounds, the Russian engineers decide to hire Chinese coolies to build this railway. The relationships that arise around this manchurian nexus question both migration studies and imperial history in the context of a renewed sanitary treatment of epidemics.

Keywords : Manchuria – Transsiberian – Migration – Empire – Epidemics.

Au printemps 1900, Alexander Hosie, consul de sa Majesté la reine Victoria à Wuzhou en Chine méridionale, obtient un congé afin de revoir sa Grande-Bretagne natale¹. Il décide, pour rallier l'Europe, d'emprunter le chemin de fer transsibérien qui n'est alors que partiellement achevé, et se dirige chemin faisant vers le nord :

¹ Le présent article est issu du mémoire de Master 2, réalisé sous la direction de Marie-Pierre Rey, « Des coolies et d'autres hommes. Impérialisme, colonialisme et relations sociales en Mandchourie lors de la construction des chemins de fer russes (1897-1904) », à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

« J'ai rejoint Shanghai le 21 avril, où j'ai vérifié que le Kiukang, vapeur britannique appartenant à la *China Navigation Compagny*, appareillait pour Vladivostok par Tianjin, où il devait embarquer des coolies pour travailler au chemin de fer mandchou dans les provinces du Jilin et du Heilonjiang. Nous avons ainsi quitté Shanghai le matin du 27 et jeté l'ancre devant [Tianjin] le 30. Une dispute sur le nombre de coolies que le navire pouvait embarquer nous retarda alors. L'agent du port de Tianjin certifiait que le vapeur pouvait en accueillir mille tandis qu'un médecin russe qui avait mesuré le vaisseau maintenait qu'il n'y avait de l'espace que pour quatre cents d'entre eux. Nous n'avons ainsi pas appareillé pour Vladivostok avant le 4 mai, le nombre de coolies certifié par le médecin russe et le médecin russe ayant embarqué la veille². »

La présence d'un docteur russe dans ce port chinois dit des traités, c'est-à-dire ouvert au commerce et aux étrangers, ne surprend guère. L'autorité dont il fait preuve pour maintenir en rade un navire sous pavillon britannique ne manque en revanche pas d'interpeller. Le contentieux rapporté dans ce récit de voyage s'articule autour de la présence, à bord du vapeur en question, de « coolies ». Ce nom, originaire de la langue tamoule dans laquelle il signifie « travailleur », est repris par le vocabulaire colonial occidental pour désigner de façon générique une main d'œuvre asiatique non-qualifiée³. Le « chemin de fer mandchou » auquel ces coolies viennent s'employer correspond, quant à lui, à un tronçon de la fameuse voie du transsibérien que des ingénieurs du Tsar sont alors occupés à faire poser en Chine, à mesure que l'impérialisme russe progresse dans ce pays.

On assiste donc à un mouvement de migration du travail qui révèle des enjeux de pouvoir en Asie du Nord-Est à l'orée du xx^e siècle. Ces travailleurs chinois ponctuent, de façon récurrente mais jamais détaillée, les relations et les notes des voyageurs occidentaux ainsi que les archives

² Alexander Hosie, *Manchuria: its people, resources and recent history*, Londres, Methuen & Co., 1901, p. 255-256.

³ Pierre Singaravélou, « Des empires en mouvement ? », in. Pierre Singaravélou (dir.), *Les empires coloniaux. xix^e-xx^e siècle*, Paris, Le Seuil, 2013, p. 148.

diplomatiques françaises et britanniques. En croisant ces sources, on parvient à constituer une histoire sociale des coolies, individus qui forment en quelque sorte la toile de fond de la région. Suivre ceux qui bâtissent les infrastructures impériales russes revient à interroger la formation de la domination tsariste à même le terrain. On en identifie les acteurs, comme ce médecin, ainsi que les modalités illustrées par le cas rapporté ci-dessus. Faut-il dès lors seulement lire dans ces lignes l'exploitation coloniale des Chinois organisée par les agents du Tsar ou peut-on déceler les traces d'une relation moins univoque ?

Où l'on pose des rails russes en Mandchourie

La dynastie Qing qui règne à Pékin se trouve en position de faiblesse depuis le milieu du XIX^e siècle : le Tianjin des concessions est en cela emblématique de l'ouverture à laquelle elle a dû se résoudre face aux canonnières européennes. La Russie ne manque pas d'exploiter la situation et étend ses frontières extrême-orientales sur la rive ouest du Soungari avant de célébrer la fondation de Vladivostok en 1860⁴. Cette époque d'intense rivalité entre puissances impériales ne pèse cependant pas que sur la seule Chine : aux yeux des cabinets ministériels de Saint-Pétersbourg, des possessions aussi reculées et enclavées apparaissent comme autant de vulnérabilités stratégiques. Ce motif prime dans la décision de bâtir une voie ferrée de plus de 9 000 km de long, afin de relier Moscou à Vladivostok en 7 jours contre 65 par la route navale la plus rapide jusqu'alors⁵.

⁴ Hélène Carrère d'Encausse, « Au XIX^e siècle la Russie réussit à arracher à la Chine de vastes territoires », *Le Monde Diplomatique*, avril 1963, p. 7.

⁵ Steven G. Marks, *Road to Power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia 1850-1917*, Ithaca, Cornell University Press, 1991, p. 41.

À mesure que la Chine cède aux convoitises étrangères, l'empire des Romanov se tourne vers un immense territoire contigu sur plusieurs milliers de kilomètres, auquel appartiennent les provinces du Jilin et du Heilongjiang, et qui nous est plus familier sous le nom de Mandchourie⁶. L'autocratie russe, alors qu'elle est bloquée sur le théâtre européen dans les Balkans, recherche à l'est des succès de politique extérieure, sources d'un prestige essentiel à son maintien⁷. Emprunter le raccourci de la plaine mandchourienne présente pour le Tsar le double bénéfice d'économiser 900 km d'ouvrages difficiles le long du fleuve Amour tout en permettant surtout, à dire vrai, de prendre pied de façon décisive dans le nord-est de la Chine⁸.

La défaite des Qing lors de la guerre sino-japonaise de 1895 offre à Serge Witte, le puissant ministre russe des Finances et principal architecte du projet transsibérien, l'occasion de réaliser ces objectifs. En échange d'une alliance avec Pékin pour faire reculer le Japon, et non sans un certain opportunisme, Saint-Pétersbourg obtient une concession ferroviaire en Mandchourie⁹. L'exécution en est confiée à une « Banque Russo-Chinoise », en fait contrôlée par Witte et alimentée par les capitaux empruntés sur la place de Paris¹⁰. Des ingénieurs russes escortés de Cosaques parcourent alors la région et réalisent les relevés topographiques nécessaires pour dresser les plans de la ligne. Ils supervisent ensuite la bonne réalisation des ouvrages.

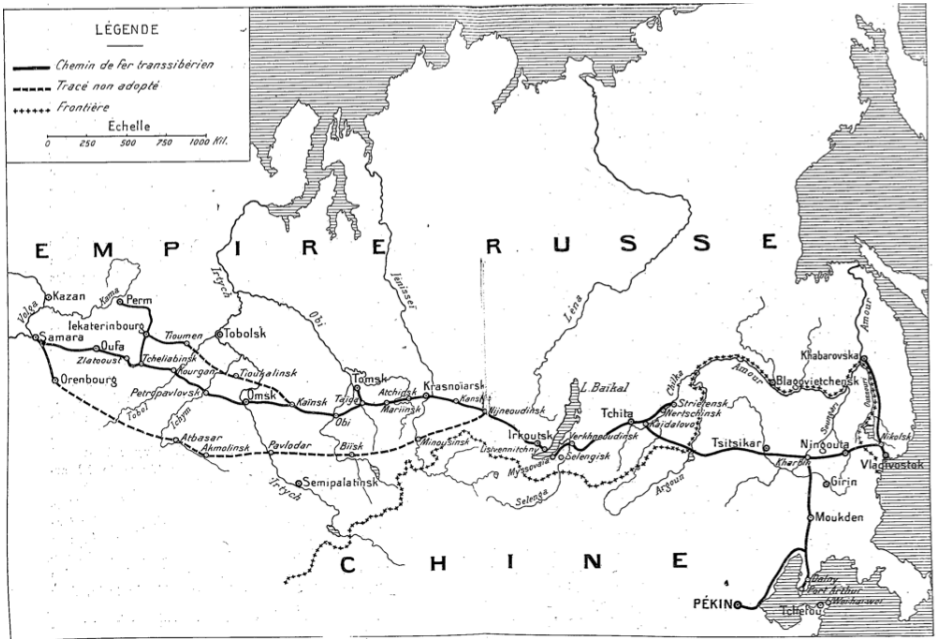
⁶ John J. Stephan, *The Russian Far-East: a history*, Stanford, Stanford University Press, 1991, p. 58.

⁷ Marie-Pierre Rey, *De la Russie à l'Union soviétique, la construction de l'Empire : 1492-1953*, Paris, Hachette, 2002, p. 122.

⁸ Michel Vié, « La Mandchourie et la "Question d'Extrême-Orient", 1880–1910 », *Cipango. Cahiers d'études japonaises*, n° 18, juin 2011, p. 19-78.

⁹ David Schimmelpenninck van der Oye, *Towards the Rising Sun. Russian ideologies of Empire and the Path to War with Japan*, DeKalb, Northern Illinois University Press, 2001, p. 146.

¹⁰ Rosemary Quested, *The Russo-Chinese Bank, a multi-national financial base of tsarism in China*, Birmingham, University of Birmingham Press, 1977, p. 5.



Croquis d'ensemble du chemin de fer transmandchourien.

Source : Capitaine Aubé, *De Tientsin à Paris en wagon*, Paris, Hachette, 1904, p. 12.

Des coolies à la croisée de deux empires

Toutefois, on manque une partie de ce qui rend la contrée fascinante si l'on envisage uniquement les chemins de fer de Mandchourie comme une excroissance de l'Empire russe¹¹. Cet espace est en fait également la région d'origine des Qing, nom sinisé des Mandchous qui firent la conquête de la Chine au XVII^e siècle. Ces derniers, aussi soucieux de préserver leur culture que de se garantir une zone de repli, se sont efforcés dans un

¹¹ David Wolff, « Russia Finds Its Limits », in Stephan Kotkin, David Wolff (eds), *Rediscovering Russia in Asia : Siberia and the Russia Far East*, Armonk, M.E. Sharpe, 1995, p. 41.

premier temps de contenir la migration des Chinois Hans vers ces terres¹². L'appétit de la Russie et du Japon pour la plaine mandchourienne conduit à lever ces restrictions au XIX^e siècle afin que le peuplement en assure son intégration dans l'Empire chinois¹³. La population y demeure pourtant peu dense, ce qui explique le recours à une main d'œuvre migrante pour la construction des infrastructures ferroviaires russes¹⁴.

Les ingénieurs du Tsar se résolvent à recruter des manœuvres chinois peu coûteux, tant parce qu'ils peinent à faire venir des ouvriers russes plus onéreux qu'en raison de la proximité des foyers démographiques du nord de la Chine¹⁵. Ce facteur exclut l'emploi de bagnards sibériens cantonnés à la mise en valeur du territoire proprement russe. Les coolies chinois se trouvent de la sorte placés à l'intersection de dynamiques impériales dont la coopération est plus qu'ambiguë. La construction de l'espace autour du chemin de fer et les pratiques qui y ont cours relèvent, par suite, d'une dialectique que l'opposition binaire colons contre colonisés ne parvient pas à décrire de façon satisfaisante¹⁶. L'analyse de ces mouvements nécessite par ailleurs d'intégrer qu'on ne peut plus envisager la Chine de la fin des Qing comme une entité inerte et éternelle réveillée par les Occidentaux¹⁷.

¹² Sarah C. M. Paine, *Imperial Rivals : China, Russia and their disputed frontier*, Armonk, M.E. Sharpe, 1996, p. 180.

¹³ Patrick Fuliang Shan, « Insecurity, Outlawry and Social Order : Banditry in China's Heilongjiang Frontier Region, 1900-1931 », *Journal of Social History*, vol. 40, n° 1, 2006, p. 25.

¹⁴ Yuji Umeno, « Han Chinese Immigrants in Manchuria 1850-1931 », in Jan Lucassen ; Leo Lucassen (eds), *Globalising migration history : the Eurasian experience (16th-21st century)*, Boston, Brill, 2014, p. 311.

¹⁵ David Wolff, *To the Harbin Station : the liberal alternative in Russian Manchuria, 1898-1914*, Stanford, Stanford University Press, 1999, p. 31.

¹⁶ Hélène Blais, Florence Deprest, Pierre Singaravélou (dir.), *Territoires impériaux : une histoire spatiale du fait colonial*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2011, p. 13.

¹⁷ Pierre Singaravélou, « Des empires en mouvement ? », *op. cit.*, p. 146.

Aussi, une première observation s'impose : la Mandchourie connaît des mouvements de migration du travail agricoles et saisonniers avant la percée tsariste¹⁸. L'entreprise ferroviaire russe amplifie donc des circuits établis de plus longue date¹⁹. Pour donner une estimation sur ce mouvement, nous avons compilé les données recueillies par le service des Douanes Maritimes Impériales sur le trafic de passagers à Tchefou, un autre port des traités d'où partent les coolies. On relève que le nombre annuel des voyageurs chinois en partance pour Vladivostok (d'où ils sont redirigés sur les chantiers à l'intérieur de la Mandchourie) passe de moins de 5 000 en 1896, avant l'ouverture des travaux, à plus de 35 000 en 1902. Cette multiplication par sept du nombre d'individus, majoritairement des travailleurs migrants, illustre bien l'envergure de l'entreprise russe.

Trajectoire et expérience de la migration

On retrouve donc par l'approche statistique l'idée d'une massification du trafic, évoquée par le consul britannique dans son récit de voyage avec la description de centaines de coolies sur un bateau. Le renouvellement de l'histoire des migrations nous engage cependant à ne pas nous satisfaire des seules données numériques : celles-ci ne permettent généralement de situer les individus qu'à l'entrée ou à la sortie²⁰ ce qui a pour conséquence de négliger l'étude des conditions du voyage²¹. Dans le cas qui retient

¹⁸ James Reardon-Anderson, *Reluctant pioneers : China's expansion northward, 1644-1937*, Stanford, Stanford University Press, 2005, p. 105.

¹⁹ Thomas R. Gottschang, Diana Lary, *Swallows and settlers : the great migration from North China to Manchuria*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2000, p. 37.

²⁰ Nancy L. Green, *Repenser les migrations*, Paris, Presses universitaires de France, 2002, p. 39.

²¹ Puisse Bettina Severin-Barboutie trouver ici un témoignage de notre reconnaissance pour son inspirante communication intitulée « En route vers une vie meilleure ? Comment écrire l'histoire des "migrations" aujourd'hui »

notre attention, le médecin russe refuse de laisser partir un navire chargé de mille coolies, nombre qu'il estime trop élevé. Le conflit vient précisément de ce qu'il se trouve une autre partie dont l'intérêt est de charger le vapeur autant que faire se peut. Le témoignage d'un professeur français parfaitement introduit dans les cercles russes apporte un éclairage :

« [Les coolies] sont amenés ici par des entrepreneurs de leur race avec qui les gens du chemin de fer ont traité dans les grands ports de la Chine septentrionale. L'entrepreneur s'occupe de ses hommes, il les paye, il les loge, il règle leurs différends et les ramène en Chine vivants, si possible, morts, s'ils le désirent, bref, il décharge les ingénieurs de toute une besogne délicate et absorbante²². »

La convergence d'intérêts entre ces intermédiaires chinois et « l'agent du port de Tianjin » est manifeste, ce qui laisse percevoir un circuit migratoire aussi complexe qu'éprouvé. Ainsi déconstruit-on l'idée longtemps entretenue que les migrations chinoises du travail avaient exclusivement été réalisées sous contrôle européen²³. La constitution de la catégorie de « coolies » relève en fait d'une opposition rarement explicitée avec l'idéal d'un migrant européen supposé libre. Dans notre cas de figure, on peut seulement constater l'interdépendance qui s'établit entre la demande de travail russe et l'offre chinoise. En abordant de tels mouvements souvent occultés, on peut donc juger plus finement d'un processus dans lequel les besoins impériaux tsaristes orientent ces flux de façon cruciale, sans pour autant en maîtriser l'ensemble, loin s'en faut²⁴.

donnée le 16 novembre 2015 au séminaire « Circulations, Frontières, Identités. Pratiques et représentations de l'espace » animé à l'UMR SIRICE par Anne Couderc et Corine Defrance.

²² Jules Legras, « Le Transmantchourien [sic] », *Annales de Géographie*, n° 61, janvier 1903, p. 37.

²³ Adam McKeown, « Chinese Immigration in Global Context », in Dirk Hoerder, Amarjit Kaur (eds), *Proletarian and gendered mass migrations*, Leiden, Brill, 2013, p. 272.

²⁴ Adam McKeown, « The Social Life of Chinese Labor », in Eric Tagliacozzo, Wen-Chin Chang (eds), *Chinese circulations: capital, commodities and networks in Southeast Asia*, Durham, Duke University Press, 2011, p. 67.

L'intervention du médecin russe est effectivement fondée sur un règlement émis par les autorités tsaristes, intitulé *Règles et régulations pour les bâtiments avec des coolies arrivant de ports en Chine et Corée aux ports russes du Pacifique*, daté de l'année 1897. Il n'est pas inutile d'en citer les points suivants :

« 1) Les vaisseaux avec des coolies arrivant de ports en Chine ou en Corée seront autorisés à entrer dans les ports russes du Pacifique seulement lorsqu'ils proviennent de districts connus comme étant libres d'épidémies. [...]

3) Les vaisseaux avec des coolies doivent avoir une patente de santé émise par le consul russe ou l'officier médical [...] Les patentes de santé doivent déclarer le nombre exact de coolies à bord et si ce nombre correspond à l'espace approprié pour les coolies dans les cales comme sur le pont, et des détails quant à la condition sanitaire des coolies et du vaisseau.

4) L'espace alloué aux coolies entre les ponts ne doit pas être inférieur à 10 pieds carrés [0,93 m²] sur 60 pieds cubes [1,7 m³] d'air pour chaque coolie, sans compter les bagages et autres articles, et pas moins de 9 pieds carrés [0,84 m²] sur le pont supérieur. La partie sur le pont supérieur doit être protégée du soleil et de la pluie par des avants²⁵. »

Il convient de lire le règlement à rebours : une disposition exigeant qu'on garantisse moins d'1 m² à chaque passager indique des conditions de traversée plus difficiles en réalité. Le médecin, qui est l'officier médical du corps consulaire russe à Tianjin, a donc dans un premier temps menacé de ne pas délivrer de certificat de bonne santé au vapeur, ce qui a permis de le maintenir au port : nul armateur ne laisse un navire appareiller s'il sait que son navire se verra refuser la libre pratique une fois à sa destination. Les agents du Tsar agissent ainsi car ils sont préoccupés par des risques de propagation infectieuse, danger précisément aggravé par les conditions de promiscuité prolongée dans lesquelles circulent les coolies.

²⁵ Archives du ministère des Affaires étrangères, Tchefou 682 PO 1 03.

Ordres et désordres épidémiques

La dernière décennie du XIX^e siècle est, en effet, marquée par la révolution bactériologique qui fonde une approche dite contagioniste des épidémies. On comprend désormais que les infections ne sont pas seulement localisées : elles se déplacent par l'intermédiaire d'agents pathogènes²⁶. Le développement du réseau ferroviaire tsariste engendre ainsi des risques sanitaires étendus : en 1893, une épidémie de choléra s'est propagée à tout l'empire à partir d'un foyer situé en Perse. Le premier cas signalé sur le territoire russe l'avait justement été à Kaakha, station de la voie ferrée transcaspienne tout juste inaugurée²⁷. Les chemins de fer présentent donc une double face : outils essentiels à la pénétration tsariste sur les marges, ils sont perçus comme des vecteurs potentiels de contagion, à mesure qu'ils amplifient et accélèrent la circulation des flux.

Dans le cadre de cette étiologie, les coolies sont identifiés comme la population à risque prioritaire, en raison des conditions d'insalubrité prononcée de leur transport. Cela justifie qu'un règlement leur soit nominalement consacré. Cette démarche repose sur le sous-entendu, compris par tous à l'époque, que les Chinois seraient incapables d'organiser eux-mêmes la lutte collective contre les épidémies puisque leur conception de l'hygiène ne recouvre alors que des pratiques individuelles²⁸. Les épisodes infectieux sont donc des moments d'imposition des conclusions hygiénistes de la médecine occidentale et la mise en avant de la notion de santé publique sert, en retour, à renforcer la domination

²⁶ Peter Baldwin, *Contagion and the State in Europe, 1830-1930*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 1-36.

²⁷ Sophie Bologowski, « Sur le choléra asiatique de 1892-1893 en Russie et sur les mesures administratives prises par le gouvernement contre cette épidémie », thèse de doctorat, université de Paris, Médecine, 1894, p. 16.

²⁸ Ruth Rogaski, *Hygienic Modernity: meanings of health and disease in treaty-port China*, Berkeley, University of Berkeley Press, 2004, p. 1-6.

impériale. D'aucuns y voient un instant décisif dans l'établissement du pouvoir colonial puisque l'espace sur lequel il estime légitimement s'appliquer s'accroît²⁹.

On trouve un bon exemple de ce processus avec la construction par les Russes de baraques pour coolies pestiférés, au cours d'une épidémie de peste dans le port chinois de Newchwang en 1899. Dénonçant l'inaction des autorités chinoises, le consul russe finance des mesures de quarantaine qui étendent *de facto* la sphère de la souveraineté russe à certains quartiers de la ville. La violence avec laquelle sont conduites les opérations procède d'une injonction brutale au contrôle des corps. Les formes de domination exercées par les Russes sur les Chinois, au premier rang desquels les coolies, témoignent alors d'une logique proprement coloniale³⁰. Cette dialectique n'est toutefois ni préétablie ni univoque en ce qu'elle engendre des résistances avec lesquelles doivent composer les sujets de Saint-Pétersbourg.

Ainsi le médecin russe que l'on a suivi se voit à son tour contraint de monter sur le navire transportant des coolies : il souhaite en fait s'assurer qu'on n'en embarquera pas plus qu'il ne l'a autorisé. La situation est révélatrice : les ingénieurs sous-traitent volontiers le recrutement de la main d'œuvre chinoise tandis que d'autres autorités s'efforcent d'en contrôler le flux. Ce développement de la domination tsariste en Mandchourie, fait de précipitation et de contradictions internes, est rendu par la notion d'un « impérialisme désordonné³¹ ». L'établissement de

²⁹ Florence Bretelle-Establet et Frédéric Keck, « Les épidémies entre "Occident" et "Orient" », *Extrême-Orient Extrême-Occident*, n° 37, septembre 2014, p. 22.

³⁰ David J. Arnold, *Colonizing the Body: state medicine and epidemic disease in nineteenth-century India*, Berkeley, University of Berkeley Press, 1993, p. 211.

³¹ Félix Patrikeef, « Russian and Soviet Economic Penetration of North-Eastern China 1895-1933 », in J.W. Strong (ed.), *Essays on Revolutionary Culture and*

l'empire se joue donc avec un certain degré d'improvisation face aux conditions locales. Cela dévoile par ailleurs une dépendance des Russes envers les Chinois plus grande que la seule analyse du registre d'action colonial ne le suggérerait.