Escale charbonnière et base navale

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Le charbon et le transfert vers New Harbour

Les vapeurs avaient besoin de charbon, d'eaux profondes et d'installations de réparation, et la Singapore River ne pouvait leur offrir rien de tout cela. L'embouchure du fleuve était peu profonde et encombrée d'allèges, ce qui convenait au commerce des jonques mais tenait les vapeurs de haute mer à distance. La solution se trouvait à l'ouest de la ville, dans le chenal profond et abrité entre l'île principale et les îles de Blakang Mati et de Pulau Brani. En 1852, la P&O fut la première compagnie de navigation à transférer sa station de charbonnage de la Singapore River vers ce New Harbour, où elle construisit son propre quai.[1] D'autres compagnies suivirent. Le 19 avril 1900, le gouverneur par intérim rebaptisa le mouillage Keppel Harbour en l'honneur de l'amiral Henry Keppel.[2]

Le charbon était une cargaison volumineuse qu'il fallait importer, stocker et charger en grandes quantités. Les tas de charbon de New Harbour, les équipes de manœuvres qui portaient à bord des paniers de charbon et les allèges qui ravitaillaient les navires en rade devinrent des traits familiers du port. La rapidité avec laquelle un navire pouvait être charbonné devint un enjeu de concurrence entre les ports, car chaque heure passée au port coûtait de l'argent à l'armateur. À Tanjong Pagar, le taux contractuel de soutage fut finalement fixé à 40 tonnes par heure. À son apogée, la

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

compagnie des docks pouvait stocker 250 000 tonnes de charbon à côté de 200 000 tonnes de marchandises.[3] L'activité de soutage, que le chapitre III de la partie G suit jusqu'à l'ère du fioul, du GNL et de l'ammoniac, commença ici.

La Tanjong Pagar Dock Company

L'entreprise la plus importante du nouveau port fut la Tanjong Pagar Dock Company, fondée en 1864 par l'Agency House Guthrie and Company et le négociant chinois Tan Kim Ching. Elle fut constituée en société par actions pour financer une cale sèche et fut la première société par actions locale de Singapour à offrir ses actions au public, avec un objectif initial de 200 000 dollars en 2 000 actions de 100 dollars chacune.[4] La société constitue ainsi un jalon précoce de l'histoire du marché des capitaux de Singapour, que la partie D suit jusqu'à la bourse moderne.

Les débuts furent difficiles. Le commerce des années 1860 était déprimé et la première cale sèche, le Victoria Dock, n'ouvrit que le 17 octobre 1868, un an avant le canal. Le canal transforma ses perspectives. Davantage de vapeurs firent escale et, dès 1870, l'exploitation des docks était devenue rentable. Le deuxième bassin, l'Albert Dock, suivit en 1879. La société introduisit en 1874 des treuils et des grues à vapeur, qui portèrent les marchandises manutentionnées à ses quais de 200–300 tonnes à 500–800 tonnes par journée de travail.[5]

La croissance passa par des acquisitions autant que par des constructions. Dans les années 1880, la société prit à bail le quai de Jardine Matheson et acheta les quais Borneo et Purvis. En 1899, elle fusionna avec sa rivale, la Paten Slip and Dock Company, et contrôla dès lors cinq cales sèches, environ un mille et quart de front de quai et quelque 375 acres. La société entretenait sa propre force de police, recrutée en grande partie parmi les sikhs du Pendjab, ainsi que son propre corps de sapeurs-pompiers.[6] Une société privée était devenue l'exploitant de la plus grande partie de l'infrastructure portuaire d'une colonie de la Couronne.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

L'expropriation de 1905

Cette position créa un conflit entre intérêt privé et intérêt public. Le port avait besoin d'investissements lourds dans de nouveaux quais, de nouveaux bassins et des remblaiements pour suivre la croissance du trafic maritime. Les actionnaires, dont beaucoup résidaient en Europe, préféraient les dividendes. En mars 1904, les actionnaires européens rejetèrent un plan de modernisation de 12 millions de dollars. Le gouvernement colonial répondit par la Tanjong Pagar Dock Ordinance, adoptée en avril 1905, qui fit passer la société en propriété publique. Les actionnaires reçurent 761 dollars pour chaque action de 100 dollars, alors que le cours boursier le plus élevé avait été de 600 dollars.[7]

La générosité de l'indemnisation rend la décision instructive. L'État colonial prit le contrôle d'une infrastructure qu'il jugeait essentielle à l'économie de la colonie. Il le fit par la loi, avec une indemnité supérieure au prix du marché, de sorte que les investisseurs n'avaient guère de motif de se plaindre. Ce modèle d'un État qui place les infrastructures stratégiques entre des mains publiques tout en respectant la propriété et en indemnisant les propriétaires réapparaîtra dans le Singapour indépendant, avec les organismes publics (statutory boards) et les entreprises liées à l'État (government-linked companies) examinés dans la partie D.

L'office public des docks fut réorganisé sous le nom de Singapore Harbour Board, constitué en vertu de la Straits Settlements Port Ordinance de 1912 et opérationnel à partir de 1913. La même année, le 26 août 1913, ouvrit le King's Dock, alors présenté comme le plus grand bassin à l'est de Suez. Un brise-lames au large achevé en 1914 et les remblaiements de Telok Ayer dotèrent le port d'un front de mer moderne.[8] Le Harbour Board est l'ancêtre direct de la Port of Singapore Authority et de PSA International.

Une escale charbonnière de l'Empire

Pour la Royal Navy, Singapour était l'un des maillons d'une chaîne d'escales charbonnières et d'arsenaux qui permettait aux navires de guerre britanniques d'opérer dans le monde entier. Les intérêts marchands et navals coïncidaient. Un

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

port doté de stocks de charbon, de cales sèches et d'une main-d'œuvre qualifiée servait la marine en temps de guerre et les compagnies de navigation en temps de paix. Singapour profita de cette double fonction, qui donnait au gouvernement impérial une raison de la défendre et aux négociants une raison de l'utiliser.[9]

Le passage du charbon au pétrole commença avant la Première Guerre mondiale. Des compagnies pétrolières construisirent des installations de stockage sur les îles situées au sud de Singapour, qui devinrent plus tard la base de l'industrie du raffinage examinée au chapitre II de la partie G. L'importance stratégique du combustible allait encore croître lorsque la Royal Navy convertit sa flotte au mazout, car une base en Asie avait désormais besoin de réservoirs autant que de bassins.

Notes

1. Wee Beng Geok, « The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang », *BiblioAsia*, vol. 15, n° 2, juillet–septembre 2019 : « In 1852, P&O became the first shipping company to move its coaling stations from the Singapore River to New Harbour », où elle construisit son propre quai. ↩
2. Wikipedia, « Keppel Harbour » (consulté en novembre 2026) : rebaptisé Keppel Harbour le 19 avril 1900 par le gouverneur par intérim James Alexander Swettenham en l'honneur de l'amiral Henry Keppel. ↩
3. PSA International, « Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore » (globalpsa.com, consulté en novembre 2026) : « The contract rate of coal bunkering was also fixed at 40 tons per hour » ; les entrepôts contenaient « 200,000 tons of cargo and 250,000 tons of coals ». ↩
4. Wikipedia, « Tanjong Pagar Dock Company » (consulté en novembre 2026) : fondée en 1864 par Guthrie and Company et Tan Kim Ching ; Wee Beng Geok, « The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang », *BiblioAsia*, vol. 15, n° 2, juillet–septembre 2019 : la Tanjong Pagar Dock Company fut la première société par actions locale à offrir des actions au public ; elle visait à lever 200 000 $ au moyen de 2 000 actions de 100 $ chacune. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

5. Wee Beng Geok, « The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang », *BiblioAsia*, vol. 15, n° 2, juillet–septembre 2019 : Victoria Dock inauguré par le gouverneur Sir Harry Ord le 17 octobre 1868 ; après l'ouverture du canal de Suez en 1869, davantage de vapeurs firent escale et, dès 1870, l'exploitation des docks était devenue rentable ; PSA International, « Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore » (consulté en novembre 2026) : les treuils et grues à vapeur installés en 1874 portèrent la manutention de 200–300 tonnes par journée de dix heures à 500–800 tonnes par jour ; « Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology », *The Postcolonial Web* : ouverture de l'Albert Dock en 1879. ↩

6. « Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology », *The Postcolonial Web* (consulté en novembre 2026) : 1884, prise à bail du quai de Jardine Matheson ; 1885, achat de Borneo Wharf et de Purvis Wharf ; 1899, fusion avec Paten Slip & Dock Co., donnant le contrôle de cinq cales sèches, de 1¼ mille de front de quai et de 375 acres ; Wikipedia, « Tanjong Pagar Dock Company » (consulté en novembre 2026) : la société disposait de sa propre force de police, composée surtout de sikhs du Pendjab, et de son propre corps de sapeurs-pompiers. ↩

7. Wee Beng Geok, « The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang », *BiblioAsia*, vol. 15, n° 2, juillet–septembre 2019 : un plan de modernisation de 12 millions de dollars fut rejeté par les actionnaires européens en mars 1904 ; la Tanjong Pagar Dock Ordinance fut adoptée en avril 1905 ; les actionnaires reçurent 761 $ pour chaque action de 100 $, contre un plus haut boursier de 600 $. ↩

8. PSA International, « Heritage | Chapter Three » (consulté en novembre 2026) : le Singapore Harbour Board fut « constituted under the Straits Settlement Port Ordinance of 1912 » ; Wikipedia, « Tanjong Pagar Dock Company » (consulté en novembre 2026) : expropriée en 1905, rebaptisée Singapore Harbour Board en 1913 puis Port of Singapore Authority (1964) ; Wikipedia, « Keppel Harbour » (consulté en novembre 2026) : ouverture du King's Dock le 26 août 1913 ; Wee Beng Geok, *BiblioAsia*, juillet–septembre 2019 : King's Dock lancé en 1913 comme « the largest dock east of the Suez » ;

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

« Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology », *The Postcolonial Web* (consulté en novembre 2026) : 1907, deuxième phase des remblaiements de Telok Ayer et môle au large ; 1914, achèvement du brise-lames ; 1932, ouverture du Telok Ayer Basin. ↩

9. Wikipedia, « Singapore in the Straits Settlements » (consulté en novembre 2026) : « Singapore also benefited by acting as a coaling station for the Royal Navy ». ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com