Le commerce des jonques depuis les ports de Chine du Sud

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

Les saisons du commerce des jonques

Le plus ancien lien commercial de Singapour était le lien avec la Chine. Les jonques chinoises naviguaient depuis des siècles vers les ports du Nanyang, comme l'a montré le premier chapitre de cette partie. Elles commencèrent à faire escale dans le nouvel établissement britannique peu après sa fondation. Leurs voyages suivaient les moussons. Les jonques quittaient les ports du Fujian et du Guangdong avec la mousson du nord-est à la fin de l'année, arrivaient à Singapour au début de l'année suivante et repartaient avec la mousson du sud-ouest en été.[1] L'arrivée des premières jonques de la saison était l'un des grands événements de l'année commerciale. Marchands, boutiquiers et familles d'émigrants l'attendaient avec impatience.

Le commerce des jonques reliait Singapour aux provinces maritimes de la Chine du Sud, d'où venait l'essentiel de sa population chinoise. Les jonques d'Amoy, au Fujian, de Canton et des ports teochew de l'est du Guangdong desservaient chacune leurs propres communautés à Singapour, qui partageaient leur dialecte et leurs districts

© 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.

d'origine. Les jonques hainanaises formaient un groupe de plus. La structure du commerce des jonques reproduisait donc les divisions dialectales de la communauté chinoise, que le chapitre suivant examine plus en détail.[2]

Cargaisons et passagers

Les jonques apportaient les marchandises que les Chinois du Nanyang faisaient venir du pays : thé, soie, porcelaine et faïence, médicaments, papier, tabac et toute une gamme de denrées alimentaires et d'articles ménagers. Au retour, elles transportaient vers la Chine les produits des Détroits et de l'archipel, des produits manufacturés britanniques et même des armes.[3] Par produits des Détroits, on entendait surtout l'étain, le poivre, le rotin, les holothuries, les nids d'hirondelles et d'autres produits de la forêt et de la mer, que les marchés chinois payaient bien.

La cargaison la plus précieuse était humaine. Les jonques amenaient de Chine à Singapour des marchands, des artisans et des travailleurs, qui comptaient sur elles pour recevoir des nouvelles du pays, envoyer de l'argent à leur famille ou rentrer chez eux.[4] Chaque saison amenait des milliers de nouveaux arrivants, dont beaucoup avaient emprunté le prix de leur passage en gageant leurs futurs salaires. Le commerce des jonques alimentait ainsi le marché du travail du port, des plantations et des mines d'étain de l'arrière-pays. Il fit aussi naître les premiers flux de transferts de fonds de Singapour vers la Chine, une activité qui devint plus tard une composante importante du secteur financier de la ville.

La jonque, une entreprise commerciale

Une jonque était une entreprise commerciale dotée de sa propre organisation. La propriété était souvent partagée entre plusieurs investisseurs, tandis que l'espace de chargement était réparti entre des marchands qui expédiaient des marchandises pour leur propre compte. Le capitaine et un subrécargue dirigeaient le voyage. Les membres de l'équipage avaient souvent le droit d'embarquer une petite quantité de marchandises pour leur propre commerce.[5] Cette répartition du risque entre de

© 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.

nombreux participants rappelle les structures d'association de la navigation européenne médiévale. Elle permettait à de petits capitaux de participer au commerce lointain et répartissait les pertes dues aux naufrages ou à la piraterie.

La jonque servait aussi de canal pour l'argent et l'information. Lettres, envois de fonds et nouvelles commerciales voyageaient à son bord. Un marchand de Singapour qui voulait payer un fournisseur d'Amoy, ou un travailleur qui voulait envoyer ses économies à son village, confiait de l'argent ou des marchandises à un voyageur embarqué sur la jonque. Ces circuits informels de transfert de fonds furent ensuite institutionnalisés dans les maisons de transfert et les réseaux qiaopi, dont traite le chapitre suivant.

Le déclin du commerce des jonques

Le commerce des jonques atteignit son apogée au début des années 1840. Le tonnage des jonques arrivant à Singapour atteignit 18 400 tonnes en 1841–1842, avant de chuter à 3 280 tonnes en 1865–1866.[6] Le tournant fut le traité de Nankin de 1842, qui mit fin à la première guerre de l'opium. Le traité ouvrit plusieurs ports chinois aux navires étrangers et permit aux bâtiments européens de commercer directement avec la Chine. Une grande partie du trafic assuré par les jonques passa ainsi aux voiliers à gréement carré. La piraterie côtière et le coût plus faible du transport européen accélérèrent l'évolution.[7]

L'étude de Wong Lin Ken sur le commerce d'entrepôt de Singapour confirme la tendance. Ses tableaux documentent l'éviction progressive des jonques chinoises et des prahus bugis par les voiliers occidentaux à gréement carré entre 1830 et 1866, en particulier sur les routes vers la Chine et la Thaïlande.[8] Les marchands chinois de Singapour survécurent à leurs jonques. Ils affrétèrent des navires européens, achetèrent leurs propres bâtiments et investirent plus tard dans les navires à vapeur. Le changement de moyen de transport laissa intacts les réseaux commerciaux, ce qui explique en partie pourquoi les maisons chinoises conservèrent leur rôle central dans le commerce du port.

© 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.

Notes

1. Sur le calendrier des voyages des jonques entre les ports de Chine du Sud et Singapour, avec des arrivées à partir de janvier environ et des départs en été, voir Wong Lin Ken, « The Trade of Singapore, 1819–69 », *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 33, no 4, 1960. ↩
2. Sur la répartition du commerce des jonques selon le port d'origine et le groupe dialectal, voir Kua Bak Lim, « Chinese Junk Trade in Early Singapore », dans Kwa Chong Guan et Kua Bak Lim (éd.), *A General History of the Chinese in Singapore*, Singapour, World Scientific, 2019, chapitre 2. ↩
3. Kua Bak Lim, « Winds of trade: Chinese junks in early Singapore », *Culturepaedia* (Singapore Chinese Cultural Centre), 21 février 2024 : les exportations vers la Chine comprenaient « Straits local produce, British manufactured goods, and armaments ». ↩
4. Kua Bak Lim, « Winds of trade: Chinese junks in early Singapore », *Culturepaedia*, 21 février 2024 : les jonques amenaient « merchants, craftsmen, and labourers from China to Singapore », grâce auxquelles les migrants pouvaient « inquire about news from their homeland, send money to their families, or return home ». ↩
5. Sur l'organisation du commerce des jonques, notamment la copropriété, la répartition de l'espace de chargement entre marchands et le commerce privé des membres d'équipage, voir Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Ithaca, Cornell University Press, 1993. ↩
6. Kua Bak Lim, « Winds of trade: Chinese junks in early Singapore », *Culturepaedia*, 21 février 2024 : tonnage maximal de 18 400 tonnes en 1841–1842, ramené à 3 280 tonnes en 1865–1866. ↩
7. Kua Bak Lim, « Winds of trade: Chinese junks in early Singapore », *Culturepaedia*, 21 février 2024 : les navires européens remplacèrent les jonques après 1842 en raison des clauses des traités ouvrant aux navires étrangers 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.

accès direct aux ports chinois, de la piraterie côtière et d'alternatives européennes moins coûteuses. ↩

8. Wong Lin Ken, « Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941 », texte consulté via Cambridge Core, septembre 2026 (tableau 5 sur l'éviction des jonques et des prahus par les voiliers à gréement carré entre 1830 et 1866). ↩

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