

## MESSAGERIES À VAPEUR DE COCHINCHINE (Anciennement Larrieu et Roque, puis Victor Roque)

Une création des frères Roque,  
nés à Cusses, commune de Brusque (Aveyron) :  
Victor (1828-1896 au château de Montifray à Beaumont-la-Ronce, Indre-et-Loire)  
Henri (1833-1911 à Haïphong)  
Xavier (1835-1890 au château de Montifray à Beaumont-la-Ronce, Indre-et-Loire)

Henry Roque fut membre de la chambre de commerce, du tribunal de commerce et du Conseil colonial de la Cochinchine où il siégeait en 1882.  
Xavier découvrit la station préhistorique de Somsong-Sen (Cambodge) en 1875.

Les aventuriers du commerce  
(Charles Meyer,  
*La vie quotidienne des Français en Indochine 1860-1910*, Hachette, 1985)

[59] La plupart des négociants venus chercher fortune en Cochinchine visaient le ravitaillement de l'armée en campagne, ou plus exactement les bénéfices qu'en tirent, toujours et partout, les munitionnaires. Les frères frères Roque, à cet égard, étaient exemplaires. En 1858, après s'être initiés aux pratiques commerciales à Bordeaux, deux d'entre eux s'embarquèrent « à la grâce de Dieu » pour les Philippines. On les retrouve deux ans [60] plus tard à Saïgon où l'amiral leur confie l'approvisionnement de ses troupes en farine, pain, biscuit et viande fraîche, et enfin celui de bois d'œuvre pour ses constructions. Bientôt, ils touchent à tout : au remorquage, au cabotage, à la fabrication du sucre, à l'opium, aux travaux publics... On les soupçonne de méthodes pas très orthodoxes et l'amiral La Grandière les tient à l'œil... Ils feront retraite en métropole en 1866 pour réapparaître quelques années après, un peu assagis.

Marcellin Larrieu était de la même trempe. En 1864, il a transféré son commerce de la Réunion sous l'enseigne délibérément vague de « Achat et vente de marchandises, consignations, expéditions maritimes, exploitation des terres dont on pourrait avoir la concession ». Son espoir de contrat de fournitures militaires ne sera pas déçu... Puis en 1872, il trouvera sa voie et sa renommée par la création d'une « Compagnie de navigation fluviale » qui jouera un rôle majeur dans l'ouverture de l'arrière-pays.

---

Correspondance adressée à Victor Roque et « Roque frères », propriétaire du château de Montifray à Beaumont-la-Ronce (Indre-et-Loire), négociants en vins – Environ 290 lettres familiales et commerciales – Correspondance de 1866 à 1883 et lettres commerciales adressées à Xavier Roque à Paris et « Roque frères » négociants en vins à Pézenas (Hérault) de 1871 à 1883

---

(Charles Meyer,  
*La vie quotidienne des Français en Indochine 1860-1910*, Hachette, 1985)

[110] Depuis trois siècles, la remontée du Mékong jusqu'à Phnom Penh et au-delà était familière à tous les navigateurs en mer de Chine. A la voile, elle exigeait une quinzaine de jours et souvent bien davantage... Trois jours suffirent aux canonnières à vapeur des années 1860 qui s'engagent dans le sillage des jonques et autres bateaux [111] marchands pour affirmer la suprématie française sur le grand fleuve.

Déjà, à Saigon, quelques hommes d'affaires rêvent d'utiliser cette « révolution de la vapeur » pour enlever aux Chinois le monopole de fait des transports fluviaux et montrer que la conquête devait être aussi commerciale... Mais il faut attendre 1872 pour que Marcellin Larrieu donne réalité aux Messageries à vapeur de Cochinchine, présentées par l'amiral Dupré comme « la plus importante entreprise européenne qui ait été conçue depuis la fondation de la colonie ». Sa ligne principale est Saigon-PhnomPenh avec escales à Vinh-long et Chau-doc et le service, hebdomadaire, puis bi- et tri-hebdomadaire, assuré par des bâtiments d'une certaine importance (l'*Attalo* a 53 mètres) qui effectuent le trajet en trente-huit heures.

Comme il se doit, les passagers européens s'abandonnent aux récriminations sur l'entassement, la nourriture, la chaleur, les odeurs, les moustiques, etc. On dit aussi que les premières heures du voyage sont parfois éprouvantes : « Vous prenez le paquebot des Messageries qui vous ramène à l'embouchure du Donnai (la rivière de Saïgon) et s'engage à marée haute, non sans hésitation — la barre est dangereuse et l'entrée peu visible — dans la branche septentrionale du Mékong. Entre les deux embouchures, la traversée maritime ne dure guère que cinquante minutes, mais on peut dire que c'est le quart d'heure de Rabelais. » Les bateaux de la Compagnie supportent mal les grains qui les surprennent et roulent bord sur bord. On ne manque pas d'évoquer le fameux typhon du 5 octobre 1876, le raz-de-marée de plus de trois mètres de hauteur, le naufrage de onze grandes jonques annamites chargées de passagers survenu en ces lieux...

L'arrivée à Phnom Penh et le débarquement des passagers, du courrier, des ballots de marchandises européennes et chinoises, sans oublier le petit stock de glace fabriquée à Saigon, se déroulent toujours dans un aimable [112] désordre. Comme le sera l'embarquement des voyageurs, du coton, des peaux, du poisson sec, des graines de cardamome, résines, laques, etc., pour le voyage de retour. Mais tout est prévu pour épargner aux Européens voyageant en première classe avec traitement particulier, la cohue des départs et des arrivées... Les « indigènes » racontent d'ailleurs, avec humour, que les bousculades les plongent parfois dans un état de fureur indescriptible.

---

Le particularisme des milieux d'affaires cochinchinois (1860-1910) :  
comment intégrer un comptoir asiatique à un empire colonial protégé  
par Gilles de Gantès, enseignant à Aix-en-Provence  
[espritimperial.free.fr](http://espritimperial.free.fr)

[...] L'approvisionnement des troupes fut la première activité des entrepreneurs européens de Cochinchine. Elle peut sembler bien modeste puisque les militaires n'ont jamais été plus nombreux que 3.500 ; mais, pour les entrepreneurs déjà présents dans la région, la présence de ces troupes représentait une aubaine extraordinaire. Les frères Victor (1829-1896) et Xavier Roque<sup>1</sup> (1835-1890) possédaient par exemple des entrepôts à Manille depuis 1857. Dès le débarquement de Tourane (1858), Victor ravitaille le corps expéditionnaire en vivres et habillement depuis Manille, puis par Hong-

<sup>1</sup> L'histoire des frères Roque est connue grâce à Étienne Denis, *Bordeaux et la Cochinchine*, Bordeaux, 1965, pp. 275-292 et 359-366 ; et à Georges Taboulet (*BSEI*, 1941, 3<sup>e</sup> trimestre, pp. 1-19).

Kong ; les deux frères s'installent à Saïgon dès 1860 et y font venir le troisième, Henri (1833-1911) ; Victor s'occupe de l'approvisionnement du corps expéditionnaire avec l'aide de Henri, installé à Hong-Kong. Les trois frères pratiquent ensuite plusieurs métiers différents : exploitation forestière, ateliers de réparation et de fabrication de chaloupes, fourniture de viande fraîche achetée au Cambodge et au Siam (en association avec Larrivé), fourniture de paddy pour les chevaux, farine, pain et biscuits, etc. Victor et Henri créent les Messageries à vapeur de Cochinchine avec Marcellin Larrieu en 1870, avec la participation financière de Jardine & Matheson et en bénéficiant de subventions du gouverneur de Cochinchine jusqu'en 1882. [...]

---

Saïgon  
(*Annuaire de la Cochinchine*, 1874, p. 127)

Commerce et industrie  
LARRIEU et ROQUE. Messageries de Cochinchine. — Quai du Commerce.  
Service de bateaux à vapeur pour l'intérieur de la Cochinchine et le Cambodge.

---

(*Annuaire de la Cochinchine*, 1876, p. 133, 195)

ROQUE (Victor) Transports fluviaux et bateaux à vapeur Quai du Commerce, Saïgon.  
Les lettres recommandées de Saïgon à destination de l'intérieur de Cochinchine, du Cambodge et réciproquement, sont transportées exclusivement par les bateaux Roque ; celles à destination du Tonquin et de Hué, par les bateaux de guerre.

---

*Annuaire Cochinchine* 1878, p. 160 et 162 :  
ROQUE (Victor) Transports fluviaux et bateaux à vapeur Quai du Commerce, Saïgon.  
BRANZELL & LAPLACE, Représentants de la maison Roque, Soctrang

---

SAIGON  
Messageries à vapeur de Cochinchine.  
(Quai du Commerce.)  
(*Annuaire de la Cochinchine*, 1880, p. 89)

MM. ROQUE (H.), directeur.  
Candeau, employé, signe par procuration.  
Roze, capitaine d'armement.  
Boutinière.  
Prémont.  
Gourg.  
Ozoux (A.).  
Jameson.  
Main.  
Ozoux (F.), agent au Cambodge.  
Brunet, capitaine à bord du *Nam-vian*.  
Perrin, second, *idem*.  
Jestin, mécanicien, *idem*.

Combes, commissaire, *idem*.  
Granger, capitaine à bord du *Saltée*.  
Havvey, mécanicien, *idem*.  
Howie, cap. à bord de l'*Attalo*.  
Guillard, second, *idem*.  
Galinet, commissaire, *idem*.  
Hamelin, capitaine à bord du Battambang.  
Snodgraw, mécanicien, *idem*.

---

#### SAIGON

Messageries à vapeur de Cochinchine.  
(Quai du Commerce.)  
(*Annuaire de la Cochinchine*, 1881, p. 96)

MM. ROQUE (H.), directeur.  
Candea, signe par procuration.  
Roze, capitaine d'armements.  
Jameson, chef des ateliers.  
Gourg, employé.  
Prémont, *idem*.  
Tautin, *idem*.  
Ozoux (F.), agent au Cambodge.  
Brunot, capitaine à bord du *Nam-vian*.  
Perron, second, *idem*.  
Jestin, mécanicien, *idem*.  
Combes, commissaire, *idem*.  
Hamelin, capitaine à bord du *Satlée*.  
Harvey, mécanicien, *idem*.  
Guillard, capitaine à bord de l'*Attalo*.  
Howie, second, *idem*.  
Moreau, mécanicien, *idem*.  
Gatinot, commissaire, *idem*.  
Biard, capitaine à bord du *Battambang*.  
Snodgrave, mécanicien, *idem*.

---

Suite :

Perte du contrat au profit des Messageries fluviales de Cochinchine  
[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Messag.\\_fluv.\\_Coch.\\_1881-1927.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Messag._fluv._Coch._1881-1927.pdf)  
Installation des frères Roque à Haïphong.  
[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Roque\\_freres-Haiphong.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Roque_freres-Haiphong.pdf)