

Au temps des Messageries Maritimes La ligne Marseille – La Réunion

En 1871, issue de la Sté Anonyme des Messageries Nationales (1851-1853) et de la Cie des Messageries Impériales (1853-1871) et après la chute du second Empire, est fondée la Compagnie des Messageries Maritimes (1^{er} août 1871).

La Cie des Messageries Maritimes installe son siège à Paris, dans le quartier prestigieux de la Madeleine (8^e arrondissement). À Marseille, au départ et à l'arrivée de la ligne de l'Océan Indien, l'hôtel des Messageries se situe place Sadi-Carnot.

La Cie prend sa source dans les premiers bouleversements de la révolution industrielle, dans le développement des techniques et des moyens de communication, et l'expansion des conquêtes coloniales. Par-delà les océans, la Cie se doit de porter haut les couleurs et le prestige de la France.

— 0 —

Depuis 1859, on creuse un canal entre la Méditerranée et Suez (mer Rouge / golfe de Suez). En attendant le canal de M. Ferdinand de Lesseps, le port d'Alexandrie est la première escale et la première étape d'un voyage vers l'Océan Indien. Les passagers doivent prendre le train entre Alexandrie et Suez pour un voyage de deux jours avec une nuit au Caire.

(Inaugurée en 1852, cette ligne ferroviaire reliant Alexandrie à Suez (210 km) est la première ligne du continent africain.)

À Suez, où la Cie des Messageries Impériales dispose d'un atelier de réparation pour les navires à l'escale, les passagers sont accueillis sur un paquebot en partance pour l'Extrême-Orient.

La convention du 22 avril 1861 crée la ligne de l'Extrême-Orient (ligne de l'Indochine). Cette convention prévoit une ligne annexe permettant de desservir, depuis Aden, les Seychelles, La Réunion et l'île Maurice. Ainsi, après la traversée du golfe de Suez puis de la mer Rouge, nos passagers débarquent à Aden pour embarquer sur un autre navire en partance pour les Seychelles et La Réunion.

La convention du 2 juin 1864 transforme cette ligne annexe à la ligne d'Extrême-Orient en ligne directe entre Suez, La Réunion et l'île Maurice. Si l'escale d'Aden est indispensable pour un approvisionnement en charbon au *Steamer-Point*, les passagers à destination de La Réunion n'ont plus de changement de navire à effectuer



**COMPAGNIE
des MESSAGERIES MARITIMES**

La Compagnie des MESSAGERIES MARITIMES assure un service régulier au départ de Marseille tous les 14 Jours avec escale à la POINTE-DES-GALETS réglée comme suit :

Voyage aller. - De Février à Septembre, les courriers arrivent de Tama'ave et repartent sur Port-Louis le même jour, les opérations commerciales s'effectuant en rade.
d'Octobre à Janvier, les courriers arrivent et repartent 5 jours après, les opérations s'effectuant dans le port de la Pointe-des-Galets.

Voyage retour. - De Février à Septembre, les courriers font une escale de 5 jours dans le port de la Pointe-des-Galets avant de relever sur Tama'ave et la France.
d'Octobre à Janvier, le départ a lieu le même jour que l'arrivée, les opérations s'effectuant en rade.

Cet itinéraire est susceptible de toutes modifications imposées par les circonstances.

Pour tout renseignements, s'adresser :

à PARIS || à MARSEILLE
12, Boulevard de la Madeleine || 3, Place Sadi-Carnot
et dans les Agences de la Compagnie,
à Saint-DENIS, la POINTE-DES-GALETS
et dans tous les ports où les navires font escale.

1933-1935 . Collection Éric Boulogne

1869 (17 novembre) – Inauguration du canal de Suez.

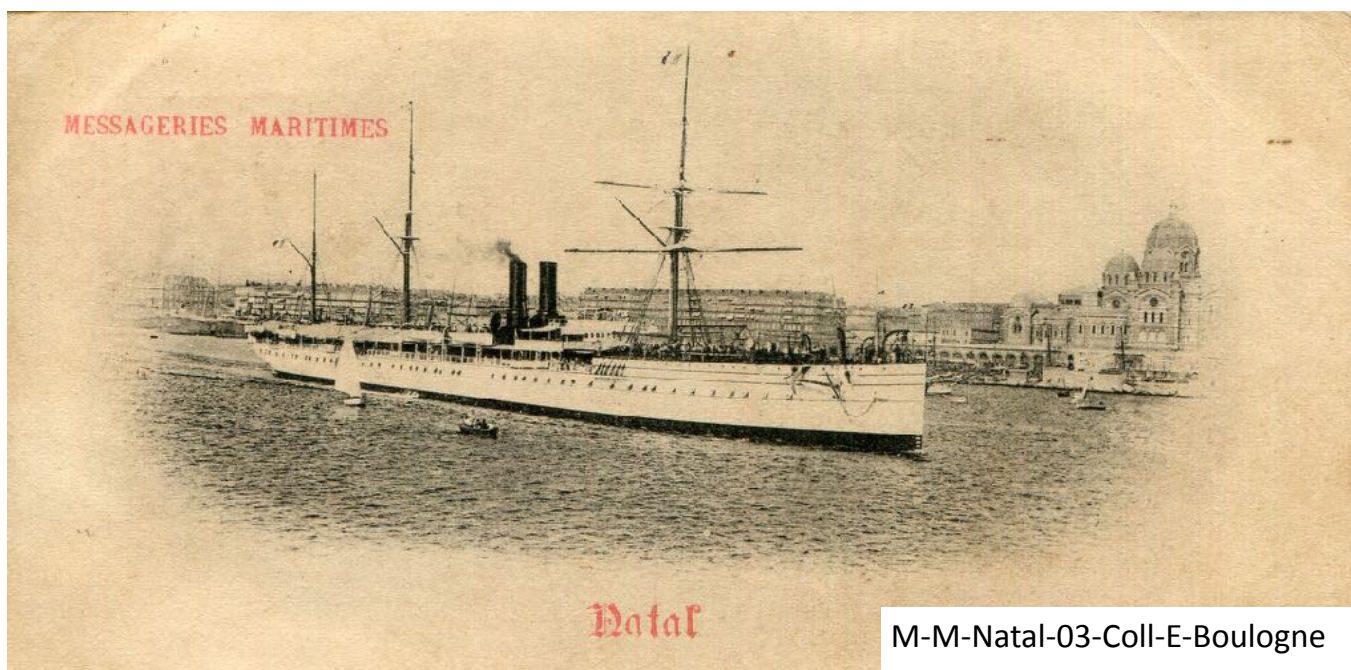
— 0 —



La convention du 15 janvier 1881 (Loi du 23 juin 1881) crée la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie via Mahé (Seychelles), La Réunion, Port-Louis (île Maurice), Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa (Nouvelle-Calédonie). Cette ligne sera en service de novembre 1882 à juin 1888, avec un départ de Marseille toutes les 4 semaines pour Port-Saïd, le canal de Suez et les escales de l'Océan Indien

Pour cette ligne, la Cie des Messageries Maritimes met en chantier, à La Ciotat, 7 paquebots lancés entre 1881 et 1884 :

Natal – Melbourne – Calédonien – Sydney – Salazie – Yarra – Océanien.



Natal (1881-1917)

(Paquebot-Poste)

Longueur 126,15 m – largeur 12,06 m

Jauge brute 4 250 tx – Déplacement 6 150 t pour 6,30 m de tirant d'eau

Eclairage électrique à incandescence

8 chaudières – 4 000 CV – 16 nœuds (environ 29,600 km/h)

État-major : 11 – Equipage : 185

Passagers : 90 en 1ère classe, 44 en seconde classe, 75 en troisième classe

À Marseille l'embarquement se fait à la Joliette (port artificiel), au nord du Vieux-Port (port naturel, mais devenu trop étroit pour les grands paquebots). Au quai d'embarquement des Messageries Maritimes, c'est le temps *des grands départs*.

La convention du 30 juin 1886 instaure un service mensuel entre Marseille, La Réunion et l'île Maurice, via Mayotte, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Sainte-Marie et Tamatave.

1886 (1^{er} septembre) – Inauguration du port de la Pointe des Galets.

La ligne (bimensuelle depuis 1895) de Marseille à La Réunion via la Côte Orientale de l'Afrique, et inversement.

Marseille - Port-Saïd - Suez - Djibouti - Aden - Zanzibar - Mayotte - Majunga - Nossi-Bé - Diégo-Suarez - Sainte-Marie - Tamatave - Réunion - Maurice

La ligne (bimensuelle depuis 1895) de Marseille à La Réunion via Mahé (Seychelles), et inversement.

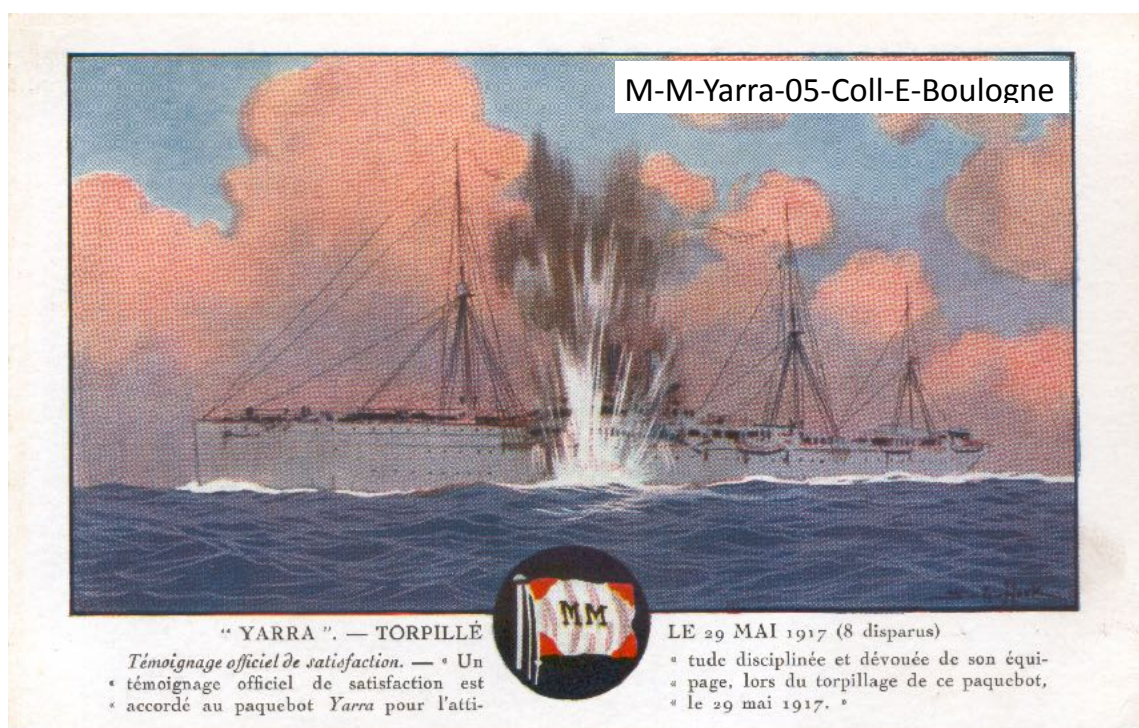
Marseille - Port-Saïd - Suez - Djibouti - Aden - Mahé - Diégo-Suarez - Tamatave - Réunion - Maurice

Les paquebots des Messageries Maritimes serviront de transports de troupes pour la conquête de Madagascar – pour le 1^{er} corps expéditionnaire (1881-1882) et 2^{ème} corps expéditionnaire (1895).

La durée du voyage, de Marseille à La Réunion, ne variera guère et dépendra essentiellement du nombre d'escales. En 1870 (Messageries Impériales) le voyage dure 24/25 jours avec peu d'escales. En 1913, les navires mettent 28/30 jours pour relier La Réunion avec plus d'escales. En 1960, un paquebot-mixte (type MD) met 23/26 jours selon les escales.

(À noter qu'un navire à vapeur comme le *Natal* filait à 16 nœuds et le *La Bourdonnais*, 70 ans plus tard, à 17 nœuds. Ce sont bien les escales qui, sauf évènements particuliers, déterminent la durée d'un voyage entre Marseille et La Réunion, et inversement.)

— 0 —



La Première Guerre mondiale entraîne de profondes mutations dans la Cie. 1/3 des paquebots (25 navires) seront détruits pendant la guerre. Les pertes subies sont colossales et la Cie est exsangue. De nombreux hommes d'équipage, officiers et marins, dévoués, furent victimes du devoir.

En 1921, deux entités administratives voient le jour. Les Services Contractuels des Messageries Maritimes (les lignes postales avec une subvention de l'État pour ce service public) et La Cie des Messageries Maritimes (les lignes commerciales)

Paquebots livrés par l'Allemagne au titre des réparations et affectés sur la ligne de l'Océan Indien.
(1902/1923-1931 : date de mise en service (1902) / date de prise en charge par les Services Contractuels des Messageries Maritimes (1923) - date du retrait du service par la Cie des Messageries Maritimes (1931)

Aviateur Roland Garros, ex-Lucie Woermann (1902/1923-1931)

Chambord, ex-Cap Ortegat (1903/1923-1932)

Général Duchesne, ex-Schleswig (1902/1921-1932)

Amiral Pierre, ex-Steigerwald (1912/1923- ?)

Maréchal Gallieni, ex-Cassel (1901/1921-1926)

Général Voyron, ex-Prinzessin (1905/1920-1933)

Azay-le-Rideau, ex-General (1910/1923-1936)

Général Metzinger, ex-Cap Villano, ex-Sobral (1906/1924-1940)

Amboise, ex-Furst Bismarck, ex-Friedrichsruh (1905/1921-1935)

Angers, ex-Cap Arcona (1907/1921-1939)



Entre 1925 et 1935, 6 paquebots *D'Artagnan – Athos II – Chenonceaux – Leconte de Lisle – Explorateur Grandidier – Bernardin de Saint Pierre*

Conception classique avec 2 cheminées mais une propulsion à vapeur, modernisés pour la chauffe au mazout.

En 1927, avec le *Théophile Gautier* le concept totalement nouveau celui de la propulsion par moteur à explosion (2 moteurs Sulzer - Diesel deux temps)

Suivront une série de paquebots de luxe à moteur diesel (avec cheminées carrées), *Felix Roussel* – *Jean Laborde* – *Maréchal Joffre*

— o —

Durant la Deuxième Guerre mondiale de nombreux navires seront coulés en mer ou sabordés, par les troupes allemandes, pour boucher les passes à l'entrée des ports. Fin 1944, la Cie n'a plus en France un seul navire en état de naviguer.

La moitié de la flotte a été coulée et les navires réquisitionnés par les alliés ont été transformés en transports de troupes ou de fret. Les survivants sont éparpillés sur toutes les mers du globe sous pavillon étranger pour continuer la lutte contre le Japon.

1945-1946 – Reprise du service, sur des navires usés, encore configurés en transports de troupes.

1948 – 19 liberty ships livrés par les USA (plan Marshall) – Transport de fret

La Cie lance un programme de construction de grands paquebots-mixtes (type MC pour l'Extrême Orient, MD pour l'Océan Indien et ME pour le Pacifique).

En attendant ces nouveaux navires, la ligne Marseille-La Réunion est desservie par d'anciens paquebots-mixtes... parfois refondus (*Eridan* – *Maréchal Joffre* – *Félix Roussel* – *Leconte de Lisle* – *Athos II*).

1948 – Nationalisation de la Cie

Dans les années 50, la Cie retrouve un équilibre grâce aux *liberty-ships* et aux paquebots-mixtes.

Paquebots-mixtes – type MD – Ligne de l'Océan Indien (1951-1970)

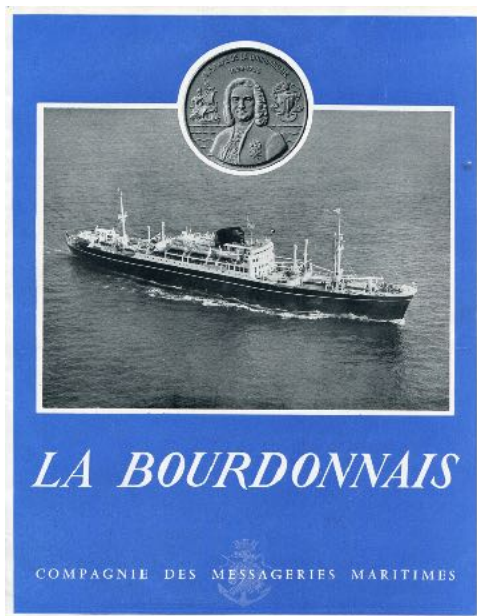
Marseille – Côte Orientale de l'Afrique – Madagascar – La Réunion – Maurice

La Bourdonnais (1951-1968)

Ferdinand de Lesseps (1951-1968)

Pierre Loti (1952-1970)

Jean Laborde (1952-1970)



Paquebot-mixte – type MD

Longueur 150 m – largeur 19,60 m

Jauge brute 10 100 tx – Déplacement 13 720 t pour 7,45 m de tirant d'eau

2 moteurs diesel – 12 000 CV – 17 nœuds (environ 31,400 km/h)

État-major : 24 – Equipage : 140

Passagers : 76/78 en 1ère classe, 112 touristes, 48 en troisième classe,

162 rationnaires

Tout semble aller pour le mieux, mais une menace plane au-dessus des paquebots de la Cie.

1961 – 1^{ère} liaison Paris-Tananarive par Boeing 707

1967 – 1^{er} vol Paris-La Réunion (Boeing 707)

La guerre des Six-Jours (juin 1967) et la guerre du Kippour (octobre 1973) auront pour conséquence la fermeture du canal de Suez durant 8 ans (de juin 1967 à juin 1975).

Les paquebots-mixtes des Messageries Maritimes doivent, à présent contourner l’Afrique via Le Cap (Cape Town).

La voie maritime, la ligne entre Marseille et La Réunion, n’est plus rentable. La Cie maintiendra ses services sur l’Océan Indien durant quelques années avant les derniers voyages, en 1970, du *Pierre Loti* et du *Jean Laborde*.

À partir des années 1960, le développement rapide du transport aérien sur les longues distances aura rapidement raison des lignes maritimes de transport de passagers.

Trois ans s’écouleront entre la première liaison Paris-La Réunion en Boeing 707 (1967) et les dernières liaisons en paquebots-mixtes des Messageries Maritimes (1970). Le constat fut sans appel : un nouveau mode de transport venait de s’imposer... l’avion.

Après 99 ans de présence dans l’Océan Indien à transporter des centaines de milliers de passagers, les Messageries Maritimes entraînent dans la mémoire. Le temps *des grands départs* appartient désormais au souvenir.

Eric BOULOGNE

