



La construction du port de la Pointe des Galets et la suppression des "marines" à la fin du XIXe siècle à la Réunion

Sudel Fuma

► To cite this version:

Sudel Fuma. La construction du port de la Pointe des Galets et la suppression des "marines" à la fin du XIXe siècle à la Réunion. *Revue historique des Mascareignes*, 2004, Ports et voyages dans le sud-ouest de l'océan Indien XVIIe-XXe siècles, 05, pp.55-60. hal-03454035

HAL Id: hal-03454035

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03454035>

Submitted on 29 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La construction du Port de La Pointe des Galets et la suppression des « Marines » à la fin du XIX^e siècle à La Réunion

Sudel Fuma

Université de La Réunion

Ile à sucre, la colonie française de l'océan Indien souffre jusqu'à la fin du XIX^e siècle d'une absence d'abri portuaire qui freine son développement économique et contraint les acteurs économiques à jongler avec les caprices de la mer pour exporter leur production vers la Métropole. Malgré les différents projets de construction du XVIII^e, les difficultés techniques et financières privent l'économie d'une véritable ouverture sur la mer^[1]. Jusqu'en 1886, la colonie communique avec l'extérieur grâce à des installations sommaires, véritables ponts de bois s'avancant dans la mer qu'on appelait marines^[2]. Celles-ci au nombre de 8 en 1850, sont administrées par des entreprises privées, les établissements de batelage, qui pratiquent le commerce côtier, transportent les sucres et autres denrées spéculatives vers les trois centres d'embarquement autorisés à recevoir les produits de l'extérieur et à expédier les denrées coloniales... En 1875, dans une période de récession économique, les autorités coloniales décident la construction d'un port à La Réunion pour sortir l'Ile de la crise économique qui la frappe depuis 1863... Conçue à une société privée en 1877, la construction du port met celle-ci en difficulté et se termine le 1^{er} septembre 1886. Devant la faillite de la Compagnie de Chemin de fer et du Port, l'État prononce sa déchéance et la nationalise en novembre 1887. La reprise en main par les pouvoirs publics a pour conséquence la suppression des « Marines » qui ne peuvent pas accueillir les bateaux à vapeur reliant La Réunion à l'Europe au XIX^e siècle...

L'emploi du bateau à vapeur, tant pour le transport des sucres que pour relations postales, se généralise dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Danielle Barret, dans sa thèse de doctorat, dresse un tableau précis des activités maritimes dans l'océan

[1] Wanquet, C., *Histoire d'une révolution, La Réunion. 1789 1803*, Marseille, collection J. Lafitte, 1980, p. 150.

[2] Squarizoni, A., *Des Marines en Barachois, bornage et batelage, deux navigations côtières à La Réunion de 1848 à 1863*, université de La Réunion, Saint-Denis, maîtrise d'histoire, 1985, 374 p., p. 88.

Indien^[3]. Les propriétaires et négociants de l'Ile, conscients des entraves au développement de l'économie sucrière, n'attendent pas les initiatives extérieures pour désenclaver le commerce colonial. Ils ressentent très vite la nécessité de diminuer les frais de transport en affrétant des navires plus rapides et offrant plus de garanties à l'écoulement de leur production sucrière... Dès 1829, alors qu'en Métropole, la vapeur est encore peu utilisée, la famille Desbassayns transforme un petit bâtiment **La Cornélie** en navire à vapeur destiné au cabotage local et régional^[4]. Comme en 1817 pour l'implantation de la première usine sucrière à vapeur, les créoles montrent par cette innovation leur capacité d'adaptation aux nouveautés techniques. Néanmoins, jusqu'en 1850, les Britanniques sont les seuls à utiliser des bateaux à vapeur de grande ligne dans l'océan Indien. Malgré les revendications des colons sucriers de La Réunion, La France hésite à créer une ligne de bateau à vapeur pour desservir sa lointaine colonie. Par contre, les navires à vapeur britanniques sont présents dans les eaux indiennes grâce à la *Péninsular and Oriental Company* sur la ligne Europe-Inde. En 1852, l'arrivée d'un bâtiment à vapeur de l'Ile Maurice, **The Queen of the South** appartenant à une compagnie britannique *The General Screw Steam Shipping Company* suscite un nouvel engouement des milieux d'affaires coloniaux pour l'utilisation de la marine à vapeur^[5].

Malgré la courte expérience de cette compagnie, qui cesse ses activités dans l'océan Indien en 1855, les conditions sont remplies pour que les liaisons entre l'Europe et la Colonie soient de plus en plus rapides. Les colonies de l'océan Indien, anglaises ou françaises, ne peuvent plus rester à l'écart du progrès si elles ne veulent pas perdre en compétitivité face au danger que représente la baisse du prix des sucres. Dans ce contexte, les négociants de l'île Maurice s'associent à ceux de La Réunion pour réclamer de leur métropole respective un service de navigation à vapeur entre l'Europe et l'océan Indien. Devant les réticences de Londres et de Paris, ils créent une compagnie de navigation à vapeur ayant pour but la liaison Europe-Mascareignes. La coopération régionale se concrétise avec l'octroi d'une subvention de 500 000 francs par les deux gouverneurs des deux colonies à la Compagnie anglo-française de la mer des Indes !

Le premier navire à vapeur, **Le Mascareignes**, est affrété par de Rontaunay, gros négociant et armateur de l'Ile de La Réunion qui possède aussi des intérêts à Madagascar. Le navire est loué par la compagnie anglo-française par Menon et Lambert, les agents de Rontaunay. En 1857, deux navires, **Le Governor Higginson** et **Le Mascareignes**, assurent une liaison dans l'océan Indien jusqu'à Aden avec escale aux Seychelles. La route du sucre ne passe pas encore par Suez et ces navires ne transportent que des marchandises secondaires et des voyageurs. Toutefois, l'échec de la Compagnie relance le projet de création d'une ligne de navigation à vapeur française dans l'océan Indien^[6]. Après quelques années d'études, le projet est finalement réalisé en 1864 avec la création de la Compagnie des Messageries Impériales. Celle-ci inaugure la ligne Europe-Mascareignes, le vapeur **L'Emirne** arrivant à l'Ile Maurice le 18 sep-

[3] Barret, D., *Les Iles de l'océan Indien occidental et le bateau : communication des hommes et des idées à travers les archives des messageries maritimes : 1864-1920*, thèse de III^e cycle, Paris VII, 1983, 479 p.

[4] Barret, D. *op. cit.*, p. 59.

[5] Idem, p. 63.

[6] Archives nationales outre-mer, C. 306, D. 1782, lettre de A. Betric au directeur des Colonies pour revendiquer de meilleures conditions de navigation, le 22 juillet 1858.

tembre 1864. De 90 à 100 jours de durée jusqu'en 1850, le trajet entre la Colonie et La France prend entre 23 et 30 jours en 1870 !

La grande transformation se produit en 1869 au moment de l'ouverture du canal de Suez. Les voyageurs et les marchandises coloniales transitent par le canal de Suez et arrivent plus rapidement sur le marché métropolitain. Le handicap de l'éloignement, facteur de faiblesse pour le sucre colonial des Iles de l'océan Indien, est réduit de moitié grâce à la navigation à vapeur et à l'utilisation du canal. Certes, les vapeurs transporteurs de sucre prennent quelques jours de plus que les petits navires chargés de relations postales pour rejoindre la Métropole, mais la marche vers le progrès, avec l'utilisation de la vapeur, est en train de révolutionner les conditions du commerce colonial. En 1886, les navires de la *Compagnie Havraise péninsulaire*, chargés de sucre de canne, font le trajet Réunion-Marseille en 28 jours.

Ces progrès sont aussi liés à la construction du port de La Pointe des Galets^[7]. La réalisation de ce vieux rêve colonial facilite les opérations de déchargements, faisant gagner un temps précieux aux navires de la marine marchande et leur assurant une plus grande sécurité qu'autrefois contre les caprices de la mer et les cyclones tropicaux. De plus, les frais de chargement des sucres sur les vapeurs sont nettement inférieurs à ceux résultant du transport par voilier, comme le montrent les tableaux comparatifs ci-après.

Frais de transport par voilier pour Marseille	
Fret par voilier pour une tonne de sucre à 380 francs la tonne	32,50 francs
Assurance maritime	12,88 francs
Intérêts sur 380 francs	06,35 francs
Frais d'embarquement (marine)	10,00 francs
Avaries (2%)	07,60 francs
Total	69,33 francs

Frais de transport par navire à vapeur pour Marseille	
Fret à 50 francs la tonne de sucre (Réunion-Marseille)	50,00 francs
Assurance maritime	04,05 francs
Intérêts sur 380 jours	01,90 francs
Frais d'embarquement à La Pointe des Galets	10,00 francs
Total	65,95 francs

La comparaison entre ces deux états de frais permet de constater une différence de 3,38 francs par tonne transportée en faveur du navire à vapeur. Or le taux d'avaries fixé en moyenne à 2 % sur les voiliers est souvent dépassé, atteignant parfois 5 %, soit 7,60 francs de plus au cours des mauvaises traversées. La différence à l'avantage des vapeurs s'élève dans ce cas à 10,98 francs, chiffre significatif qui tra-

[7] Fuma, S., *La naissance du port de La Pointe des Galets, l'aboutissement d'un vieux rêve*, in *Des Marines au Port de La Pointe des Galets*, imp. Graphica, 1987, pp. 90 à 101.

duit nettement la supériorité du mode de transport par bateau à vapeur^[8]. *La Compagnie Havraise Péninsulaire* fait dès cette époque une concurrence acharnée aux voiliers qui sont condamnés à disparaître. Les assurances plus chères, les avaries et les intérêts sur les marchandises ne permettent plus aux voiliers de lutter contre les vapeurs^[9]. Le directeur de la cette société de transport est catégorique sur ce point : « de quelques côtés que l'on envisage la question, l'avantage est entièrement en faveur du port. Il n'est pas douteux que sa mise en exploitation constitue un progrès considérable sur l'ancien état des choses. La disparition des marines est fatale à brève échéance. Elles n'eussent jamais existé si La Réunion avait un port comme à Maurice. Maintenant que ce port existe, les marines n'ont plus de raison d'être : vouloir les soutenir quand même nous semble illusoire »^[10].

Les progrès de la navigation, la construction du port de La Pointe des Galets et sa nationalisation en 1887 sont à l'origine d'un problème économique important qui déstabilise provisoirement l'économie locale : la suppression des marines. En effet, de gros intérêts sont concernés par cette question, car les établissements de batelage appartiennent à des entrepreneurs ou à des sociétés anonymes locales qui avaient investi des sommes importantes dans la construction de débarcadères, d'entrepôts et dans l'achat de barques. Le nombre d'établissements de batelage s'était accru après l'abolition de l'esclavage, surtout dans la période où l'économie sucrière est à son apogée. En 1857, année où la production de sucre continue à augmenter, la Colonie enregistre la création de 8 établissements de batelage^[11].

Au moment de la construction du port, la question des marines devient primordiale. Faut-il les supprimer ou laisser jouer la concurrence entre le port et les établissements de batelage de l'Ile ? Le point de vue des hommes d'affaires de l'Ile sur ce point ne souffre d'aucune ambiguïté. La chambre de commerce et le conseil général sont opposés à la suppression des marines, les deux assemblées considérant que les établissements de batelage et le port de la Pointe des Galets sont complémentaires. La position des élus de l'Ile est le reflet de celle des hommes d'affaires qui avaient investi dans les établissements de batelage. Aussi en votant l'aide financière pour la construction du port, le conseil général prend la précaution dans sa séance du 25 novembre 1875 d'ajouter que l'existence des établissements de batelage ne doit pas être menacée par le projet portuaire^[12].

La proclamation de la déchéance de la société de chemin de fer et du port par l'État en 1887 crée une situation nouvelle pour les établissements de batelage de la Colonie. Héritant du passif d'une entreprise ruinée, l'État ne peut pas prendre la direction sans le monopole d'embarquement et de débarquement des marchandises colo-

[8] Archives départementales de La Réunion, Crédit Foncier Colonial, lettre du directeur de la Compagnie péninsulaire de navigation au directeur du Crédit Foncier : « Les avaries peuvent atteindre 10% qui restent à la charge des expéditeurs puisque la franchise d'assurance est de 10% ».

[9] Archives départementales de La Réunion, Crédit Foncier Colonial, frais de chargement de sucre sur les navires à vapeur ou voiliers, le 7 février 1897.

[10] Idem, copie d'une lettre de la Compagnie Havraise adressée à de Saint-Vel, directeur du Crédit Foncier Colonial, Le Havre, le 7 janvier 1887.

[11] Delabarre de Nanteuil, *Législation de l'Ile de la Réunion, répertoire raisonné des lois, ordonnances locales, décrets coloniaux, règlements et arrêtés d'un intérêt général en vigueur dans cette colonie*, Paris, 1^{re} édition, 1843, 3 vol., 2^e édition, 6 vol., Donnaud, 1861, t. I, p. 180.

[12] Archives départementales de La Réunion, registre de la chambre de commerce, 1897, séance du 8 janvier, « la question des ports ».

niales. Il faut rentabiliser à tout prix le port et pour cela éliminer la concurrence des établissements de marines. L'article 3 du projet de loi du 10 janvier 1888 est catégorique : « *Les établissements désignés sous le nom de marine, situés entre Saint-Pierre et Saint-Benoît sur la réserve des 50 pas géométriques, cesseront leurs opérations à partir du 1^{er} novembre 1888* »^[13].

Une telle décision a des conséquences profondes sur la vie politique et économique locale. Déjà traumatisés par la société du Crédit Foncier Colonial qui avait pris le contrôle de l'économie sucrière et était perçue comme une société étrangère profitant d'une situation juridique inique, les insulaires s'insurgent contre l'article 3 du projet de loi sur les marines. La chambre de commerce, porte-parole des négociants et des commerçants locaux, fait ressortir, dans sa séance du 29 août 1888 « *l'injustice, l'iniquité de la mesure proposée par le gouvernement* »^[14]. Pour prouver la justesse de ses vues, l'institution nomme une commission composée de trois de ses membres, André Blay, Jules Vally, Hyppolyte de Peindray, chargée de faire un rapport complet « *sur les conséquences douloureuses pouvant résulter de la suppression des marines* ». Certes, la décision de suppression des marines n'était pas sans compensation pour les propriétaires des établissements de batelage, car l'État acceptait de les indemniser en leur versant une somme de 750 000 francs en cinq termes^[15]. En échange ces derniers devaient renoncer définitivement à leur profession.

Malgré l'indemnisation proposée, la convention sur les marines fut violemment désapprouvée par les professionnels du batelage. Soutenus par la presse locale, notamment par le journal *Le Réveil*, les bateleurs locaux s'élèvent contre « *l'acte de dépossession définitif et sans recours au profit du port de la Pointe des Galets* »^[16]. La profession est unanime pour condamner le projet du ministère des colonies qui consacre ce que l'on redoute depuis l'étatisation du port : le monopole de l'embarquement et du débarquement des marchandises^[17].

Le contenu de la convention reste d'ailleurs flou pour les industriels de la colonie car aucune précision n'est donnée sur le cabotage local, ou bornage, c'est-à-dire les transports de rade en rade tout autour de la colonie. Est-il lui aussi supprimé ? Une telle éventualité, l'interdiction du bornage, terme désignant l'activité de cabotage autour de l'Ile, inquiète aussi les producteurs de sucre éloignés de l'installation portuaire. En effet, une tonne de sucre transportée par voie ferrée coûtait près de 20 francs, soit 12 francs de plus que celle d'un caboteur. Aucun bateleur ne soutient le projet du gouvernement, texte qui leur est soumis pour approbation par le gouverneur de l'Ile au nom de l'État^[18]. « *Le principe de la liberté commerciale doit être respecté par tous, surtout par l'État* », proclame le journal *Le Réveil* qui prend ouvertement position pour le maintien des marines. Ce journal ne conteste pas l'exploitation du nouveau port, ni même la concurrence que celui-ci fait aux marines, mais dit-il « *cette concurrence doit être loyale. Si les marines doivent mourir, qu'elles meurent par la concurrence* »^[19].

[13] Bulletin officiel de l'Ile de La Réunion, année 1888.

[14] Archives départementales de La Réunion, registre de la chambre de commerce, séance du 8 janvier 1887.

[15] *Le Réveil*, le 17 octobre 1889.

[16] *Idem*, le 18 octobre 1889.

[17] *Idem*, le 19 octobre 1889.

[18] *Le Réveil*, le 1^{er} mars 1890, voir aussi le journal du 4 mars 1890.

[19] *Idem*, le 29 avril 1890.

La levée de boucliers des bateleurs de la Colonie, favorables au maintien de leur activité, conduit l'État à différer l'application de son projet de convention. Cependant la concurrence du nouveau port rend difficile la position des défenseurs des marines. Certains établissements ferment leurs portes et d'autres envisagent l'abandon de leur activité qui n'est plus rentable. Ainsi le 20 mai 1889, la *Société de Marine de Saint-Denis* dépose-t-elle son bilan, vendant aux enchères ses barques, ses entrepôts et tous les ustensiles de travail qu'elle possède^[20].

Les autres marines de l'Île étaient condamnées à végéter, puis à disparaître car les navires à vapeurs qui se substituent aux voiliers refusent de s'aventurer aux abords des rades dangereuses de la Colonie. Pour attirer les navires, les établissements sont obligés de réduire leur tarif d'embarquement, ce qui « conduit à un avilissement du travail » observe le journal *Le Réveil* en 1892. L'échec du projet de convention ne désarme pas l'État qui cherche une solution légale pour faire disparaître les marines. Toutefois, un projet de loi augmentant les charges fiscales dues par les propriétaires des établissements de batelage provoque la colère de ces derniers. Le rapport établi par la commission des finances et du budget de la Colonie prévoyait la création d'un droit de quai de 7,50 francs la tonne qui serait perçu sur les 27 000 tonnes de marchandises encore débarquées ou embarquées par les bateleurs de l'Île. Les habitants de l'Île ne sont pas dupes et sont conscients que l'objectif fiscal est secondaire. En réalité, l'État veut par ce projet éloigner les navires des rades au profit du port de La Pointe des Galets. À droit de quai égal, ces derniers ont en effet intérêt, tant pour les commodités d'embarquement que de débarquement et pour leur propre sécurité, à fréquenter le port de la Pointe des Galets. Comme en 1889, la chambre de commerce de l'Île lutte contre ce projet, prenant la défense des marines, dont, dit elle, « l'activité était nécessaire au commerce colonial »^[21].

Soutenue par les élus de la Colonie, en particulier par le député François de Mahy, la chambre de commerce fera pression sur le gouvernement pour qu'il ajourne son projet d'imposition des marines. À Bordeaux, un avocat, représentant de la haute bourgeoisie locale, intervient auprès du député Charles Bernard et du vice-président de la chambre de commerce Bordelaise pour qu'ils demandent au ministre de réexaminer le projet d'impôt sur les marines. L'intervention immédiate des milieux d'affaires métropolitains met en relief la communauté d'intérêt existant entre les villes portuaires métropolitaines et les colonies. En effet, la concurrence entre le port de la Pointe des Galets et les marines fait le jeu des armateurs métropolitains. Une nouvelle fois les pressions exercées sur le gouvernement métropolitain réussissent à repousser le projet de suppression des marines, mais celles-ci livrent à la fin du XIX^e leur dernier combat. Survivances d'un passé révolu, celui de la marine à voiles, les marines soutiennent difficilement la concurrence pendant quelques années. Elles disparaissent une à une au début du XX^e siècle par le simple jeu de la concurrence.

[20] *Idem*, le 20 mai 1889.

[21] Archives départementales de La Réunion, registre de l'année 1897, séance du 4 août 1897.