Le paquebot *Ville de Maceio* et les débuts du service postal de la Côte occidentale d'Afrique

par Jean-Jacques Fadeuilhe*

En 1889 la Compagnie des Chargeurs Réunis obtient la concession du service postal à destination des ports de la Côte occidentale d'Afrique. À ce titre elle doit assurer tous les deux mois un départ du Havre et de Bordeaux à destination de Dakar, Conakry, Grand-Bassam, Libreville, et enfin Loango, tête de la route d'étapes conduisant à Brazzaville[1]. Deux paquebots mixtes[2], le *Ville de Maranhao* et le *Ville de Maceio*[3] sont alors affectés à cette ligne.

avant 1895 **Le *Ville de Maceio*** **après 1895**
(Source internet : Perchoc)

Le *Ville de Maceio* a été construit par les Chantiers et Ateliers de la Loire à Nantes[4]. Mis sur cale en 1882 pour le compte de la Société Postale Française de l'Atlantique sous le nom de *Ville de Québec*, il fut racheté par les Chargeurs Réunis pendant sa construction. D'une longueur de 97,4 mètres, son déplacement est de 4 800 tonneaux pour un port en lourd de 2 540 tonnes[5] et ses deux chaudières délivrent 1 600 chevaux. Dans sa configuration initiale il pouvait naviguer aussi bien à la voile qu'au moteur.

Mis en ligne sur l'Amérique du Sud (Brésil et La Plata) il dessert notamment Pernambouc jusqu'en juillet 1889. À son retour en France il est armé le 2 septembre 1889 pour la nouvelle ligne de la Côte occidentale d'Afrique (Le Havre à Loango) afin d'assurer le service postal.

Le terminus de Loango, fut transféré en 1893 à Matadi (Congo belge), en vue de faire bénéficier le service du trafic devant résulter de la mise en exploitation du chemin de fer de Matadi à Léopoldville.

En 1895 le *Ville de Maceio* est refondu à Nantes et perd définitivement sa mâture. Après ces travaux il est à nouveau armé pour la Côte occidentale d'Afrique le 5 octobre 1895.

***** jj.fadeuilhe@wanadoo.fr

[1] Le terminus, d'abord fixé à Loango, fut transféré en 1893 à Matadi, en vue de faire bénéficier le service du trafic devant résulter de la mise en exploitation du chemin de fer belge.

[2] Un paquebot mixte transporte à la fois des passagers et du fret.

[3] L'orthographe des noms portugais-brésiliens et des noms des navires est très fluctuante sur les documents français de l'époque : *Ville de Maceio*, *Ville-de-Maceio*, *Ville de Maceió* (orthographe brésilienne du nom)... Sauf dans les citations nous avons préféré la formule francisée la plus simple : *Ville de Maceio* et *Ville de Maranhao* (au lieu de *Maranhão*), que l'on retrouve sur une luxueuse plaquette de présentation des Chargeurs Réunis (*La Côte occidentale d'Afrique par les Chargeurs Réunis*, vers 1925).

[4] Informations et photos **https://www.marine-marchande.net/Perchoc/Navires-Perchoc.html**

[5] Le port en lourd est la charge maximum que peut emporter un navire. C'est le total cargaison + consommables + équipage + passagers et leurs bagages.

Fortunes de mer

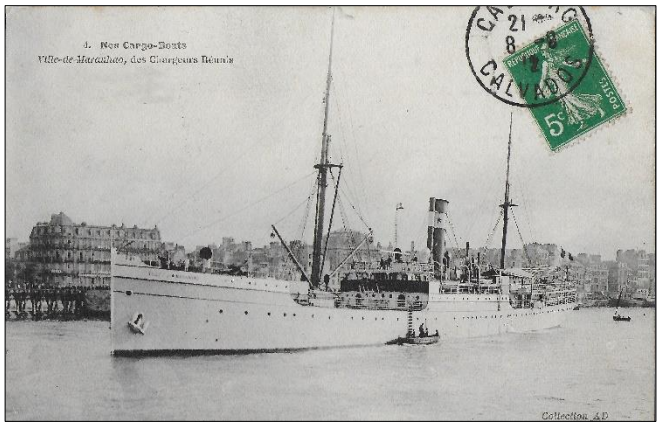
Le 15 juin 1889, lors de son dernier voyage sur la ligne de Pernambouc, il s'échoue à l'entrée du port puis aborde un navire autrichien lors de ses manœuvres de renflouement.

Le 4 juin 1890 il s'échoue à Libreville, et il est remis à flot par le *Taygète*, navire de la compagnie concurrente Fraissinet.

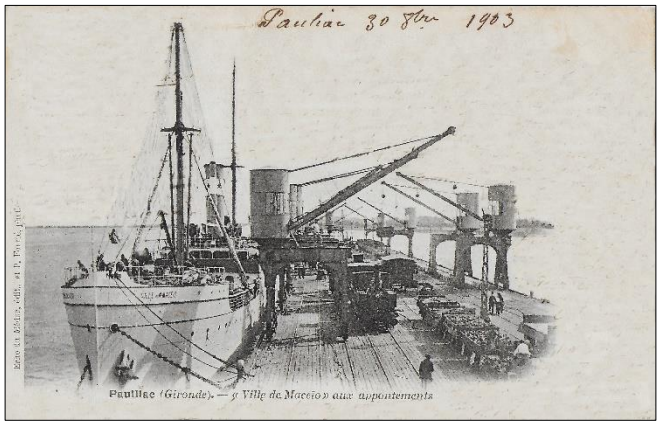
Le 4 juillet 1899 il s'échoue à Loango par temps de brume et doit jeter des marchandises à la mer pour se remettre à flot. Cet échouage sur du sable n'a pas de conséquence sur sa navigabilité.

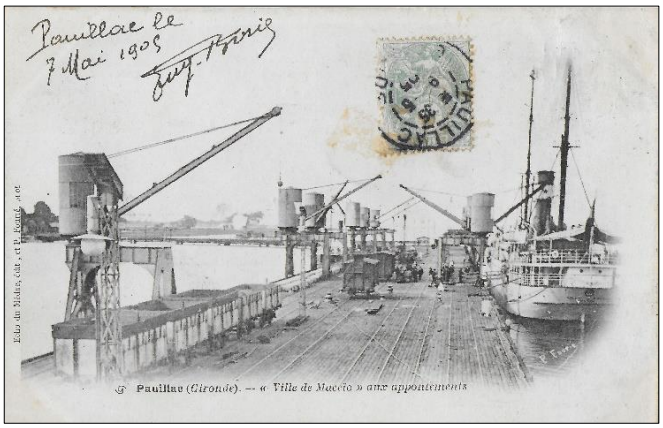
Le 12 janvier 1901 il renfloue le vapeur anglais *Axim*, échoué à Godomey près de Cotonou.

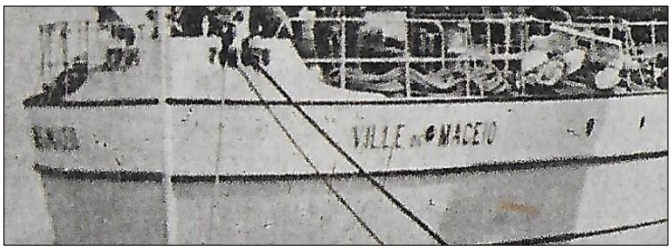
Enfin le 22 février 1903, en entrant dans le port de Dunkerque, il aborde le vapeur *Amiral L'Hermite*.



Nos cargo-boats – *Ville-de-Maranhao*, des Chargeurs Réunis
Carte postale Collection AD
Construit dans le même chantier naval et sur les mêmes plans que le *Ville de Maceio*, ce navire devait s'appeler initialement *Ville de Montréal*. Mis en service en 1883 il sera désarmé définitivement et démoli à Dunkerque en novembre 1908.







Pauillac (Gironde). - « Ville de Maceïo » aux appontements
Écho du Médoc, édit. et P. Fourié, phot.
Cartes postales, avant 1904.

Pour les navires venant de la côte Atlantique (départ Dunkerque ou Le Havre) le dernier port français est généralement Pauillac à l'entrée de l'estuaire de la Gironde.

Cargaison et passagers

Chargé d'assurer le service postal, le *Ville de Maceio* est tenu de respecter des dates d'escales. Sa cargaison prioritaire est donc le courrier. Celui-ci est entreposé dans un local réservé à cet effet et un agent du service postal se trouve à bord, bénéficiant d'une cabine de 1re classe. Celui-ci a un pouvoir de contrôle sur la marche du navire, le service postal étant subventionné la régularité et le respect du calendrier sont des éléments clés.

La taille modeste de ce paquebot mixte est bien adaptée aux flux commerciaux de la fin du XIXe siècle et du début du XXe (1889-1908). La rubrique « Chronique maritime » du journal *La Gironde* donne quotidiennement les mouvements de navires arrivant et partant du port de Pauillac ainsi que leur cargaison et le nom des passagers les plus notables. Nous relevons ainsi :

[21 février 1903] Chargements d'entrée *VILLE-DE-MACEIO*, capitaine Argelliès venu de la Côte occidentale d'Afrique. Pris à Bas-Kuilu : MM. Joucla et Cie, 66 sacs cacao. Pris à Grand-Bassam : à ordres, 37 colis caoutchouc. Pris à Conakry : Banque de Bordeaux, 284 tonnes caoutchouc ; E. Chavanel, 53 fardeaux cuirs ; Paul Mire, 146 sacs caoutchouc ; E. Roux, 37 colis bananes ; à ordres, 12 balles cuirs, 206 sacs caoutchouc. En transit pour Le Havre, 493 sacs caoutchouc. Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet, 254 sacs caoutchouc ; B. Mayol, 50 colis bananes ; Vicens, 20 colis dito ; Ensenat, 100 colis dito.

[16 mars 1903] Le paquebot de la Compagnie des Chargeurs Réunis *Ville-de-Maceio*, commandant Argelliès, qui partira dimanche 15 mars des appontements de Pauillac, emporte soixante passagers et 500 tonneaux de diverses marchandises. Au nombre des passagers, nous avons remarqué : MM. Mongie, médecin aide-major de 1re classe ; de Labrouhe de Laborderie, payeur adjoint ; Lelluch, prêtre du Sénégal ; Guy, commis des postes et télégraphes ; Bernard, administrateur stagiaire, à destination de Dakar. MM. le vicomte de Valdhon ; Roux, administrateur de 3e classe ; Duchambenoît adjoint de. 2e classe ; Poupard, commis des postes et télégraphes, à destination de Grand-Bassam. MM. H. Boluchon, administrateur de 2e classe ; Lange, chef de bureau des secrétariats généraux ; de Gayon, médecin-major de 1re classe ; Coupé, garde principal de la milice, à destination de Libreville. MM. Cohade et Bousquet, commis des postes et télégraphes ; Millot, de la maison Devès et Chaumet, à destination de Conakry. Plus quinze sous-officiers, soldats et matelots pour Dakar, Libreville, Grand-Bassam et Cotonou.

Les cargaisons pour la Côte occidentale d'Afrique

Les produits alimentaires constituent, à l'époque, une part importante du chargement des paquebots mixtes. À titre d'exemple, à son départ du Havre en septembre 1901[6], le *Ville de Maceio* a chargé 496 caisses de conserves, 566 sacs de riz, 9 caisses de viande, 71 caisses de champagne, 40 caisses d'eau-de-vie, 27 caisses de vin, 132 caisses d'huile, 7 caisses d'eaux minérales, 88 caisses de pommes de terre, t6 caisses de bière, 12 caisses d'absinthe, 70 caisses de beurre, 3 caisses de légumes, 9 caisses de quinquina, 7 caisses de sirops, 24 caisses de pâtes alimentaires,153 caisses de lait, 29 caisses de rhum, 12 caisses de confitures, 6 caisses de liqueurs, 744 caisses de farine, 2 caisses de fromages, 25 caisses de sardines.

Débarquement d'une cargaison à Jacqueville (Côte d'Ivoire). Photo carte anonyme

On trouve également, en fonction des périodes, des cargaisons pour les chemins de fer, du matériel Decauville pour les planteurs, du matériel pour l'armée, etc. Mais en l'absence d'infrastructures adaptées certains chargements prennent beaucoup de temps pour être débarqués, voire ne le sont pas du tout. En effet, si le port de Dakar dispose de quais et celui de Conakry d'un appontement accessible aux bateaux, les autres escales sont des rades qui ne s'équiperont de wharfs que progressivement.

En novembre 1889 Amédée Brétignère[7], planteur à Elima, attend 300 tonnes de matériel chargées sur le *Ville de Maceio*. Le navire ne peut en débarquer qu'une faible partie à Assinie et continue sa route vers le sud. Au retour une partie de la cargaison est transbordée et 2 billes de bois sont péniblement chargées. Mais à la nuit le steamer part emportant à Grand-Bassam la plus grande partie du matériel Decauville. À nouveau, seule une partie du matériel est débarquée à Grand-Bassam, l'agent postal ayant exigé le départ. Commentaire de Brétignère : « C'est vraiment une énormité ! Ce navire avait presque 300 tonnes pour nous, 12 000 francs de fret, et n'a pu les débarquer, ni à l'aller ni au retour, afin de se conformer à l'horaire postal. »

En 1892, le paquebot est réquisitionné pour transporter de France vers Kotonou un chargement de 800 à 900 tonnes de vivres, munitions, matériel de guerre, baraquements démontables, matériel Decauville, etc. Sur place le *Ville de Maceio* doit rester 12 jours sur rade, le wharf étant toujours en construction. Un mât de charge provisoire a dû être installé, mais il se trouve si proche des rouleaux que les embarcations ont de la peine à se tenir sous le

[6] Manifeste de sortie - Port du Havre in *Revue des vins et liqueurs et des produits alimentaires pour l'exportation.* Paris, 1901, p. 1003 [disponible sur gallica.bnf.fr].

[7] Amédée BRÉTIGNÈRE, *Aux temps héroïques de la Côte d'Ivoire (Des lagunes au pays de l'or et aux forêts vierges)*. Paris, Éditions Pierre Rocher, 1931. Préface de Guillaume Hanotaux.

palan et ont besoin de la plus grande attention pour ne pas être entraînées par les lames. La chaloupe à vapeur du navire a été utilisée pour remorquer des pirogues, mais celle-ci dut, dans un de ses voyages, stopper au moment où elle se trouvait près de la barre. Le patron mouilla son ancre, mais la chaîne cassa et la chaloupe fut roulée dans la barre où elle se brisa en mille morceaux. Les quatre hommes qui la montaient arrivèrent par miracle sains et saufs à terre[8].

En 1894 nouveau transport militaire : le *Ville de Maceio* transporte de Kotonou à Grand-Lahou une compagnie de tirailleurs sénégalais, des canons, des mulets pour renforcer la colonne du colonel Monteil qui recherche Samory. Le débarquement des mulets fut épique : il fallut en précipiter un à la mer et celui-ci tenu en longe par un habile nageur parvint à franchir la barre. Ses braiements une fois arrivé sur la plage encouragèrent ses congénères à sauter à l'eau.

Les cargaisons au retour

Dans le sens Afrique France les cargaisons des paquebots mixtes sont composées de caoutchouc, huile de palme, palmiste, cuirs, cacao, bananes puis café selon les périodes. Peu de bois est embarqué (l'expérience de Brétignère en 1889 avait montré la difficulté de l'embarquement), seules des billes équarries destinées à l'ébénisterie et ne dépassant pas 2 à 3 mètres de long sont chargées.

On peut signaler qu'en décembre 1893 la ménagerie du Muséum National d'Histoire Naturelle, a reçu une panthère d'Afrique douée, paraît-il, d'un fort mauvais caractère. Elle a été offerte au Muséum par M. Tanquerey, commandant du *Ville de Maceio*.

Les passagers

« Je suis sur le bateau "Ville de Macëo" qui est en rade de Béréby, près de Grand Lahou. Embrasse bien...
Bingerville, le 3 mars 1906 »
Carte postale photographique.

Les passagers vers l'Afrique sont des fonctionnaires, des militaires, des commerçants, des religieux, des « explorateurs », des aventuriers, quelques touristes (déjà) ou chasseurs. Tous partent, a priori, en bonne santé vers des contrées où sévissent nombre de maladies connues ou inconnues et dans lesquelles médecins et infirmiers sont rares en dehors des grands centres. Durant la période d'exploitation du *Ville de Maceio* sur la Côte occidentale d'Afrique plusieurs épidémies de fièvre jaune firent des ravages parmi les populations d'origine européenne. La hantise des commandants était d'embarquer des passagers qui incubaient la maladie et pouvaient contaminer les autres passagers et l'équipage. La hantise dans les ports d'arrivée, en particulier Pauillac premier port de France où les navires faisaient escale, était de voir débarquer des passagers malades. Des règles sanitaires très strictes étaient donc instituées, nul ne pouvait débarquer tant qu'un médecin n'était pas monté à bord pour accorder (ou pas) la libre pratique. Des quarantaines pouvaient être imposées.

> 11 avril 1891 - Le paquebot-poste, *Ville de Maceió*, de la Cie des Chargeurs-Réunis, est arrivé à Pauillac, en avance de deux jours et demi sur la date de son itinéraire. L'état sanitaire à bord a été très satisfaisant.
>
> Septembre 1900 - Le *Ville de Maceió*, arrivant du Sénégal, a dû subir à Pauillac une quarantaine de cinq jours, quatre passagers était morts en route de la fièvre jaune. Quatre autres fonctionnaires du Sénégal étaient malades et ont été débarqués au lazaret.
>
> Journal *La Gironde*

Les décès en mer étaient relativement fréquents et les paquebots n'étaient pas équipés pour pouvoir ramener les corps en France. Les corps étaient donc immergés. Jean-Baptiste Blanchard, caporal d'infanterie de marine [fictif] nous raconte : « Le corps, une fois cousu dans un sac de toile imperméable, avec aux pieds un poids en fer

[8] Dépêche de l'Agence Havas du 9 juin 1892.

de trente kilogrammes pour assurer la descente en ligne droite, fut couché sur une longue planche et porté à la coupée. Puis le navire stoppa. L'aumônier du bord récita les dernières prières. Après quoi, au coup de sifflet du capitaine, la planche fut soulevée, le corps glissa lentement et s'engouffra dans la mer qui se referma silencieusement sur lui. Alors un de nos officiers adressa au pauvre disparu quelques paroles d'adieu pleines de cœur, qui me touchèrent jusqu'aux larmes[9]. »

À bord de ces premiers paquebots le confort était tout relatif. Si les cabines de 1re classe (peu nombreuses) étaient relativement agréables (mais rien à voir avec celles des paquebots de la génération suivante), les cabines de seconde classe l'étaient nettement moins et l'on logeait même parfois des passagers dans l'entrepont. « Enfin me voici à bord du paquebot qui doit me ramener en France, la *Ville de Maceio*, simple steamer de commerce de la Compagnie des Chargeurs Réunis, de Bordeaux. […] en passant à Cotonou, il nous a pris à son bord et c'est conjointement avec douze cents ponchons d'huile de palme et cinquante billes de bois d'acajou que nous voguons vers la terre natale. L'installation n'est pas des plus confortables. On a été obligé de disposer des couchettes jusque dans l'entrepont, aménagé tant bien que mal[10]. »

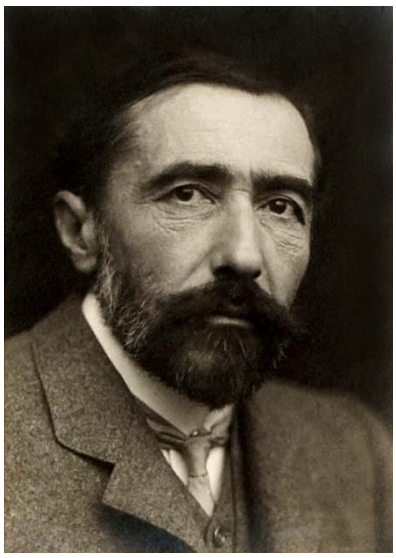
Dans son livre de mémoires, *Zinder. Tchad. Souvenirs d'un Africain*, le général Gouraud écrit[11] : « Le voyage à bord de la *Ville de Macéio* fut pittoresque. C'était un vieux paquebot caboteur, qui faisait escale à tous les petits ports de la Côte d'Ivoire. Nous étions assez nombreux, et la gaîté remplaçait avantageusement le confort : avec M. Gentil qui avait avec lui son secrétaire général, M. Telle, avec sa femme et ses charmantes filles, quelques commerçants et mes officiers. »

Quelques passagers connus

Jusqu'à la mise en service, en 1908, des paquebots *Europe* et *Afrique*, le *Ville de Maceio* et le *Ville de Maranhao* ont transporté gouverneurs, administrateurs, religieux, militaires, commerçants et aventuriers depuis la France jusqu'à l'extrémité sud des colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique. De Pauillac à Loango le voyage durait 35 jours, les passagers avaient donc le temps de faire connaissance et d'échanger. Si la plupart des voyages n'ont pas laissé de trace particulière, quelques-uns sont restés dans les mémoires.

1890 - Tour à tour commerçant, explorateur et résident de France à Grand-Bassam (1887-1890), **Marcel Treich-Laplène** épuisé et miné par les fièvres décède, à l'âge de 30 ans, le 9 mars 1890 à bord du *Ville de Maceio* en rade de Grand-Bassam alors que l'on vient de décider son rapatriement. Son corps est ramené à terre et son cercueil sera rapatrié en France quelques mois plus tard.

1890 - **Joseph Conrad**[12], capitaine au long cours qui deviendra écrivain, embarque le 12 mai comme passager sur le *Ville de Maceio* à destination du Congo où il doit prendre le commandement d'un vapeur de la Société du Haut Ogooué dont le commandant a été assassiné. De son expérience sur le fleuve Congo du Pool jusqu'à Stanleyville Conrad tirera une nouvelle, *Un avant-poste du progrès* paru en 1897, et un roman fort et dérangeant *Au cœur des ténèbres* d'abord paru en feuilleton en 1899 dans le *Blackwood's Edinburgh Magazine* avant d'être publié en recueil en 1902. Ces deux ouvrages sont une peinture terrible de l'entreprise coloniale et de son échec, C'est également le portrait inquiétant d'une humanité en grand désarroi dès qu'elle est transplantée



Joseph Conrad en 1904
Photographie de Charles Beresford

[9] Adolphe BADIN, *Jean-Baptiste Blanchard au Dahomey. Journal de la Campagne par un Marsouin.* Paris, Armand Colin, 1895. Illustrations de P. Kauffmann. J.-B. Blanchard est un personnage fictif. (Ouvrage accessible sur gallica.bnf.fr)
[10] Ibidem.
[11] Général GOURAUD, *Zinder. Tchad. Souvenirs d'un Africain*. Paris, Plon, 1944.
[12] L'histoire récente amène à rappeler que si son œuvre est écrite en anglais et qu'il possédait la nationalité britannique, Joseph Conrad, issu d'une famille de la noblesse polonaise, est né en Ukraine (alors province de l'empire russe).

loin de ses bases familières[13]. *Au cœur des ténèbres* servit de trame à Francis Ford Coppola pour son film *Apocalypse now* (1979).

1892 - « On télégraphie de Ténérife que le vapeur français la *Ville-de-Maceio* est arrivé, ayant à bord soixante soldats blessés pendant la campagne du Dahomey. Le commandant de la frégate la *Melpomène* leur a rendu visite. Au moment du départ de la *Ville-de-Maceio* pour Bordeaux, l'équipage de la *Melpomèn*e a fait la haie sur le pont du bâtiment pour saluer les blessés du Dahomey. » (*Le journal de Cognac*, 2 décembre 1892)

1899 - Le paquebot la *Ville-de-Maceio*, des Chargeurs-Réunis, courrier de la côte occidentale d'Afrique, est arrivé à Pauillac. Parmi ses passagers sont 50 tirailleurs haoussas, recrutés, comme on le sait, pour tenir garnison â Djibouti, et que commande **un frère de Béhanzin, Coulari**, lequel a servi aux tirailleurs sénégalais et a le grade de sergent. (*Le Temps*, 30 mars 1899)

1900 - Le *Ville de Maceio* amène en France le **prince dahoméen Tovalu** et ses deux fils, **le roi du Macina**, son fils et son premier ministre qui viennent à l'Exposition. (*La Gazette du Village*, septembre 1900)

1902 - Le **Cheikh Ahmadou Bamba** [sage musulman à l'origine de la confrérie des Mourides], exilé le 21 septembre 1895 par la France au Gabon sur le *Ville de Pernambuco* est de retour à Dakar, le 11 novembre 1902 sur le *Ville de Maceio*.

1905 - Le dernier voyage de **M. de Brazza**. Chargé par le ministère des Colonies d'une mission sur la réforme du système colonial en vigueur au Congo, Pierre Savorgnan de Brazza accompagné de plusieurs hauts fonctionnaires, du capitaine Mangin et de son épouse se rend à Brazzaville alors qu'il est déjà malade. La fin de la mission fut difficile et le retour compliqué. « De Brazzaville à Matadi, il dut être transporté couché. À Matadi la mission embarque sur le « Ville-de-Maceió », À Libreville, son état s'était encore aggravé. À Konakry, le médecin de la mission eut avec ceux de la colonie une consultation dans le but de savoir s'il n'y avait pas lieu de débarquer le malade. Mais le temps était épouvantable et l'état de M. de Brazza permettait d'espérer qu'il pourrait supporter le reste du voyage. Il resta donc à bord. Mais à Dakar [le 14 septembre] il était tellement faible, qu'on reconnut la nécessité de le mettre à terre. Le petit vapeur du gouverneur, venu avec celui-ci dans la soirée, accosta à tribord la « Ville-de-Maceió », et M. de Brazza fut descendu sur une civière. À ce moment il avait presque perdu connaissance et, sauf Mme de Brazza qui conservait encore de l'espoir, tous les membres de la mission avaient la certitude qu'ils ne le reverraient plus ». Le capitaine Mangin resta avec Mme de Brazza, au moment où celui-ci fut débarqué à Dakar. Il décéda le 14 septembre à 6 heures du soir.[14]

LE MONDE ILLUSTRÉ
49e Année 23 Septembre 1905 N° 2530

M. Savorgnan de Brazza décédé à Dakar
Le Monde illustré, 23 septembre 1905.

Au début des années 1900 un troisième paquebot, le *Paraguay* vient renforcer la desserte de la Côte occidentale d'Afrique, rejoint en 1905 par l'*Europe*, bâtiment d'un nouveau type (4 700 tonnes de port en lourd et 117 mètres de long) et surtout plus rapide et plus confortable. Le *Ville de Maceio* et le *Ville de Maranhao* sont remplacés par l'*Afrique*, en 1908, et la ligne sera renforcée par l'Asie en 1914.

Témoin muet des heurs et malheurs de l'époque le *Ville de Maceio*, désarmé en août 1908, est vendu à la ferraille et démoli à Dunkerque. L'arrivée d'une nouvelle génération de paquebots marque l'entrée dans une nouvelle ère : « Ce n'était plus la *Ville de Macéio*, vieux caboteur, c'était un superbe steamer : l'*Europe*. J'embarque […] On me montre une cabine de palace, et je me vois pour la première fois sans doute depuis longtemps dans une glace : le teint terreux, les yeux creusés, une grande barbe, un vieux kaki, qui en a vu de toutes les couleurs, des galons qui commencent à se détacher. Je n'ai pas l'air très rassurant. Une bonne séance chez le coiffeur du bord[15] me nettoie et me rajeunit… » (Gouraud à son retour du Tchad en 1906).

[13] D'après Babelio.com
[14] Légende de la gravure du *Monde* illustré : « Dernier portrait de l'illustre explorateur exécuté deux jours avant son départ de France. (Phot. Pirou, rue Royale. Gravé par M. Dochy). »
[15] Le coiffeur est appelé à devenir une véritable institution sur les paquebots : il tient également boutique vendant parfumerie, produits de soin du corps, et même vêtements.