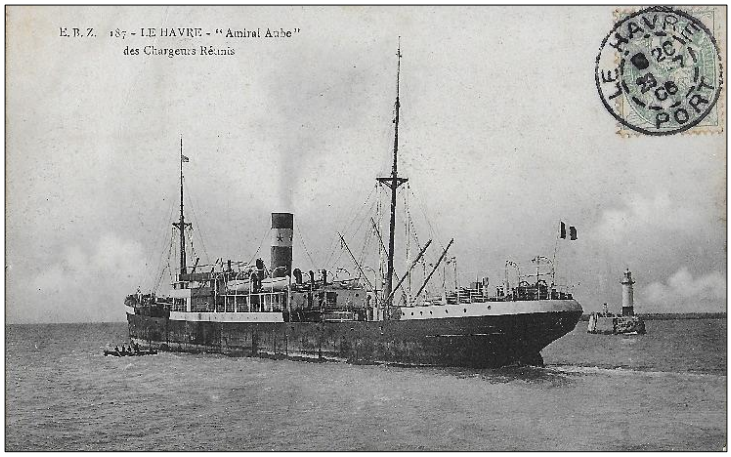
De Conakry à Cotonou, les escales du vapeur *Cérès* en 1913

par Jean-Jacques Fadeuilhe *



***L'*Amiral Aube*, cargo des Chargeurs Réunis, sensiblement équivalent au* Cérès**
CP E.B.Z. Collection J.J. Fadeuilhe

Acquis en 1908 par la Compagnie des Affréteurs Français, le *Cérès* est un navire de charge, pouvant transporter quelques passagers et destiné à opérer sur les lignes Rouen-Oran et Marseille-Alger. D'une longueur de 113 mètres et d'un port en lourd de 6 200 tonnes[1], il est équipé de 3 chaudières et navigue à une vitesse de l'ordre de 9 nœuds[2] selon l'état de la mer. Il est, à l'époque, considéré que ses installations en font le type de navire le plus moderne pour les transports auxquels il est destiné.[3]

En décembre 1911 le *Cérès* fait une traversée "des plus mouvementées"[4] entre Marseille et Alger, sa pontée de 1 500 fûts environ ayant été enlevée par la mer, chaines et saisines de retenue arrachées. La machine, qui a beaucoup souffert, doit être remise complétement en état. L'hélice a été déclavetée et doit être enlevée, l'arbre porte-hélice doit être vérifié et les presse-étoupes refaits. La mâture a beaucoup fatigué et les étais et haubans doivent être remplacés en grande partie. Faisant eau par l'arrière le *Cérès* est mis en cale sèche le jour de son arrivée à Alger. Après plusieurs semaines de réparations son armateur décide de ne plus l'exploiter directement et fin 1912 il est affrété par la Compagnie des Chargeurs Réunis.

INDEX MARITIME

AFRIQUE

C.R. CHARGEURS REUNIS. — Service bi-mensuel du Havre et de Bordeaux-Pauillac, pour Ténériffe, Dakar, Conakry, Grand Bassam, Grand-Lahou, Cotonou, Libreville, Cap-Lopez, Sette-Cama, Mayumba, Loango et Matadi.

	Havre	Pauillac
Afrique (postal).....	22 avril	25 avril
Cérès (commercial).....	18 avril	22 avril

Pour fret et passages, s'adresser à Paris, 1, boul. Malesherbes, et au Havre, 99, boul. de Strasbourg.

Pour le compte des Chargeurs Réunis il effectuera deux voyages, le premier vers le Brésil (appareillage de Dunkerque le 10 janvier 1913, retour fin mars) et le second (qui nous intéresse ici) vers le Gabon[5]. Il est commandé par M. Le Go capitaine de la Marine marchande. Son équipage est d'une quarantaine d' hommes et il doit embarquer en arrivant à la Côte d'Ivoire entre 50 et 60 kroumen pour assurer les manœuvres de chargement/déchargement et de franchissement de la barre.

Pour relater ce voyage nous utiliserons les rapports dressés par Jean Marie Pansard[6], subrécargue[7] affecté au *Cérès* par la

* jj.fadeuilhe@wanadoo.fr

[1] Le port en lourd exprimé en tonnes de port en lourd désigne la capacité de chargement d'un navire, c'est à dire la charge qu'il peut transporter : marchandises, consommables (carburant, vivres, eau), équipage, passagers, etc.
[2] Un nœud correspond à un mille marin par heure (1,852 km/h).
[3] Malgré nos recherches nous n'avons pas trouvé de photos du *Cérès*. C'était un bâtiment sensiblement équivalent à l'*Amiral Aube* ou à l'*Amiral Duperré* que nous mettons donc en illustrations.
[4] *L'Ouest éclair* du 29 décembre 1911.
[5] Source : extraits du "Rapport Général du voyage du Vapeur "Cérès" - Chargeurs Réunis ligne de la Côte Occidentale d'Afrique - Capitaine Le Go" - 48 pages - émis le 21 août 1913.
[6] Jean Marie Pansard, capitaine de la marine marchande (1877-1928). En août 1914 il sera second sur l'*Amiral Charner* et terminera la guerre sur ce même navire transformé en croiseur auxiliaire.
[7] Le subrécargue est un employé d'une compagnie de navigation qui embarque en plus de l'équipage normal d'un navire afin d'y représenter les intérêts de ladite compagnie. Il veille notamment à la gestion de la cargaison et à sa répartition entre les

Compagnie des Chargeurs Réunis. Le commandant du navire et le subrécargue émettent, chacun pour ce qui le concerne, un rapport qui doit "être établi en double expédition et adressé de chaque escale à l'administration centrale à Paris et à l'agence principale au Havre" pour les Chargeurs et à Rouen pour l'armateur. Dans la pratique les rapports sont établis dans les escales obligatoires selon la convention de 1908 et où est implantée une agence des Chargeurs Réunis.

CHARGEURS RÉUNIS

N 6

Grand-Bassam le 19 Juin 191

Vapeur "Cérès" 2ème Vge

RAPPORT DU CAPITAINE

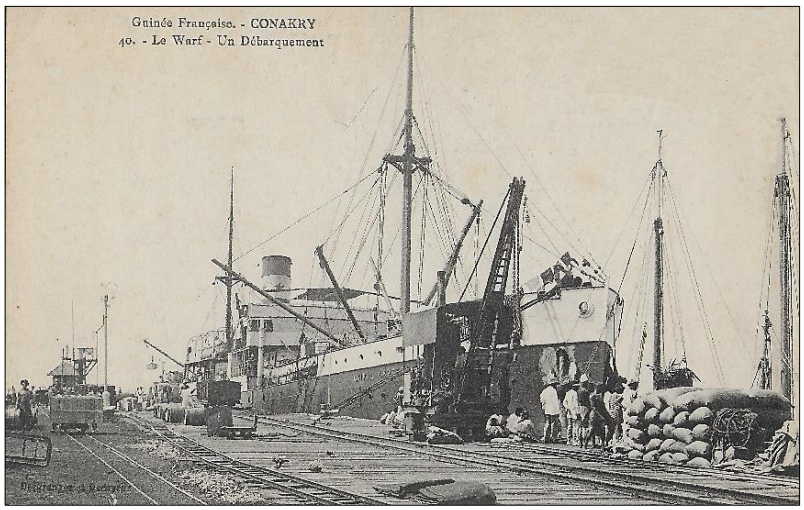
NOTA. — MM. les Capitaines sont priés d'écrire et de signer leurs rapports très lisiblement

Dates des Départs et des Arrivées (Indiquer les dates et heures)

Parti de Conakry 4 Juin à 17 heures Tabou 7 Juin à 13 heures

Arrivé à Tabou 7 Juin à 8 heures Berby 16 heures

Le *Cérès* quitte Le Havre le 18 avril à destination de la Côte occidentale d'Afrique. Il fait escale au Havre puis à Pauillac (Bordeaux) d'où il repart le 5 mai au lieu du 22 avril annoncé, puis il met le cap sur Ténérife (Iles Canaries) qu'il quitte le 13 mai, et arrive à Dakar le 17. Après avoir complété son charbon il fait route sur Conakry.



Le cargo* Amiral Duperré*, des Chargeurs Réunis, débarquant sa cargaison sur le wharf de Conakry

Carte postale Desgranges et Decayeux
Collection J.J. Fadeuilhe

Pour naviguer dans ces régions les commandants de navires disposent de cartes marines éditées par le Service hydrographique de la Marine français, ou de celles de l'Amirauté britannique, ainsi que des Instructions nautiques françaises et de l'Africa Pilot du Service hydrographique de l'Amirauté.

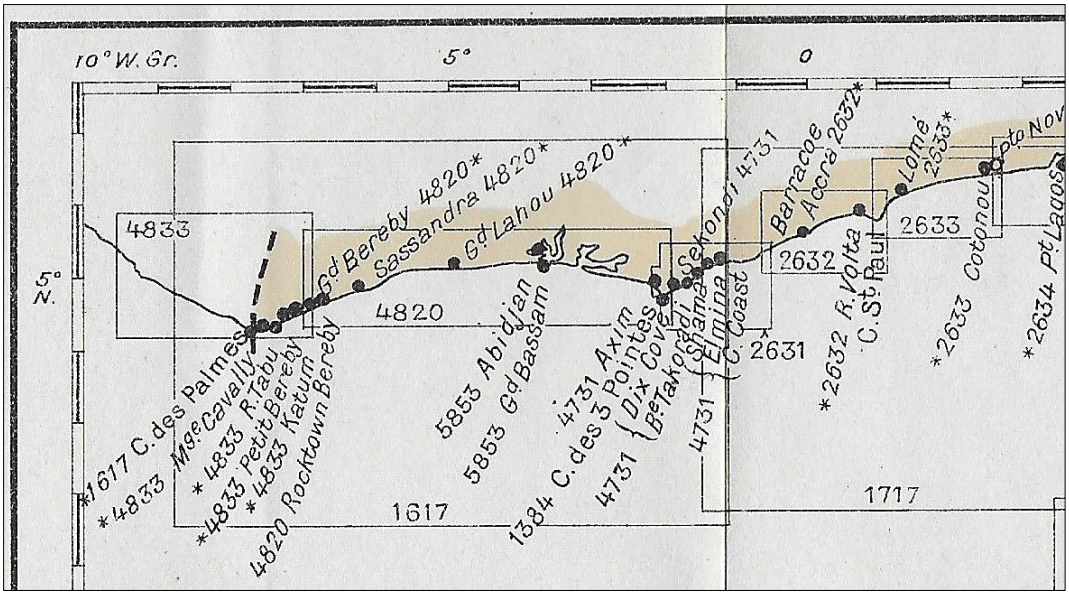
En outre ils peuvent s'appuyer sur les « vues de côte » publiées dans les Descriptions Nautiques de Bouët-Willaumez, déjà un peu anciennes mais partiellement reprises dans la documentation britannique.

De Conakry à Tabou

Le *Cérès* appareille de Conakry le 4 juin à 17 heures alors que les conditions météorologiques sont dégradées. On relève dans le rapport : *de Conakry à Grand-Bassam : temps orageux et pluvieux sur toute la côte, forte houle, peu ou pas de vent, barres généralement mauvaises*

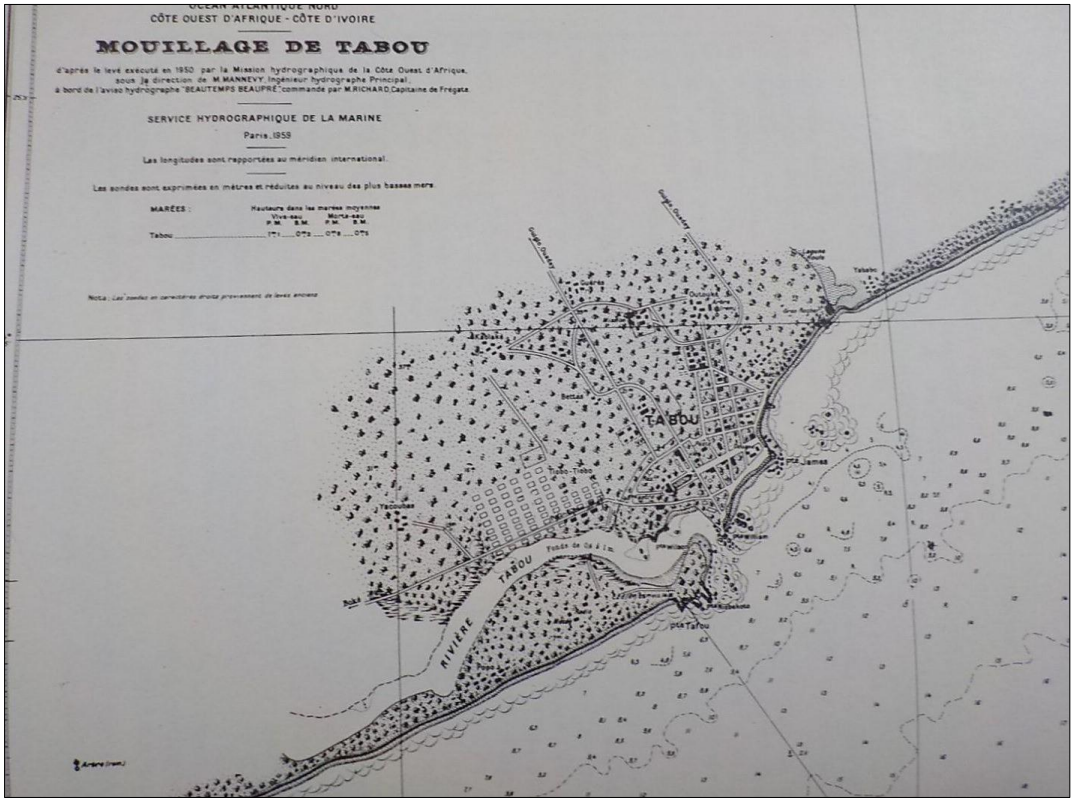
Il est par le travers du cap des Palmes le 6 juin dans l'après-midi et commence à longer le littoral ivoirien.

différentes cales en fonction des ports de débarquement. Son rôle est important sur les navires affrétés, c'est-à-dire n'appartenant pas à la compagnie qui exploite la ligne.



Extrait de l'index des cartes – Instructions nautiques – Côte Ouest d'Afrique 2° vol. Service hydrographique de la Marine

Les approches de Tabou sont facilitées par l'existence d'un phare d'une portée de 10 milles marins depuis 1908 et d'une station de T.S.F. (radio) opérationnelle depuis 1912. Le *Cérès* jette l'ancre dans la rade le 7 juin à 2 heures.



Extrait de la Carte n° 4833 du Service hydrographique de la Marine

Le débarquement à Tabou s'est fait par une barre assez forte rendant le travail assez lent. Vers 13 heures, voulant faire l'escale de Béréby avant la nuit, quitte Tabou avec quelques sacs de riz de la Cie F.A.O. non débarqués, lesquels ont été remis à bord de l'Amiral Duperré[8] à Drewin.

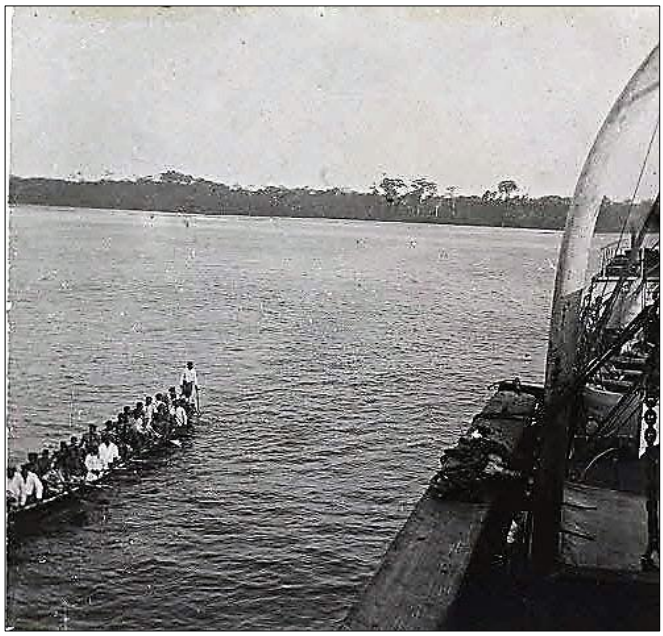
[8] Autre navire de la Cie des Chargeurs Réunis (cf. carte postale page précédente).

De Tabou à Béréby

Appareillage le 7 juin à 13 heures pour Béréby.

L'escale de Béréby a pour unique objet d'embarquer des kroumen[9] afin de compléter l'équipage.

Arrivé en rade de Béréby à 16 heures le 7 juin. L'équipage krouman recruté avant la nuit n'a pu venir complétement à bord ce soir-là, le chef de poste ne les ayant pas autorisés à passer la barre après 18 heures. Le lendemain appareillé à 7 heures avec 55 hommes.



Kroumen venant s'embarquer sur un navire
© ECPAD/fonds Pierre Citerne/Pierre Citerne

Dans la marine marchande l'appellation de Kroumen désigne des hommes issus des populations krou habitant la côte libérienne et la région entre Tabou et San Pedro en Côte d'Ivoire. Embarqués à bord des navires européens à Béréby ou Tabou ils servent comme dockers et participent au chargement et au déchargement des cargaisons tout au long de la côte africaine. Ils débarquent au voyage retour et font en général 4 rotations par an. À bord ils reçoivent leurs ordres du chef cacatois, krouman expérimenté qui reçoit ses instructions des officiers.

De Béréby à Drewin et Sassandra

Appareillage de Béréby le 8 juin à 7 heures et route sur Drewin où le *Cérès* arrive le même jour en début d'après-midi.

Aussitôt l'arrivée à Drewin commencé le déchargement qui n'a pu être terminé que le lendemain 9 juin à 14 heures. Cette opération s'est effectuée dans de très bonnes conditions malgré une barre assez grosse.

Le déchargement de la cargaison
Photo anonyme. Coll. J.J. Fadeuilhe

Le colisage de la cargaison, sacs de riz, petites caisses, fûts de faible contenance permet aux kroumen d'en assurer la manutention et l'embarquement dans les boats puis la mise à terre même si parfois quelques colis tombent à l'eau lors du passage de la barre.

Embarqué 12 passagers pont (1 pour Cotonou et 11 pour Bassam dont 10 pour le wharf).

Appareillé de Drewin le 9 juin à 14 heures pour Sassandra où le *Cérès* jette l'ancre à 15 heures.

[9] Sur les kroumen et leur rôle lire : Alfred SCHWARTZ, "Quelques repères dans l'histoire des Kroumen", in : *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 67, n°246-247, 1er et 2e trim. Consultable en ligne : https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1980_num_67_246_2242

L'escale de Sassandra s'est faite en 4 heures et dans de bonnes conditions. Chargé dans ce port 50.000 francs en caisses à destination de Bassam.

Embarqué 5 passagers pont pour Bassam (scierie Vizioz)

Appareillé de Sassandra le 9 juin à 19 heures en destination de Grand-Lahou.

Comptoir en bord de mer à Sassandra
Photo anonyme. Coll. J.J. Fadeuilhe

Le mât sert à hisser des pavillons pour communiquer avec les navires en mer et leur indiquer qu'il y a des marchandises à charger.

Escale de Grand-Lahou

Le *Cérès* jette l'ancre à Grand-Lahou le 10 juin à 5 heures 30

Le déchargement eut été complet à Grand-Lahou si la barre avait permis d'armer les boats du bord, chose impossible à cause de l'état de cette barre et les boats de terre, seuls, ont pu travailler. Après 17 heures aucune embarcation n'est venue à bord. Appareillé à la nuit emportant quelques sacs de riz de la CFAO et quelques caisses de l'Africaine Française, les autres maisons ayant eu leurs connaissements complets.

Embarqué 1 passager 1ère classe pour Bassam (Africaine Française)

Le phare de Grand-Lahou
Photo L. Météyer. Collection J.J. Fadeuilhe

Le phare de Grand-Lahou a été mis en service en 1908. D'une portée de 10 milles marins la lanterne est en haut d'une tour en maçonnerie blanche de 11 mètres.

Appareillé de Grand-Lahou le 10 juin à 19 heures.

Escale de Grand-Bassam

Brulé l'escale de Jacqueville et arrivé à Grand-Bassam le 11 à 5 heures 30. Le travail a été contrarié les cinq premiers jours par la présence continuelle de cinq ou six navires sur rade ; aussi le travail a été très lent, les boats étant peu nombreux, et le wharf suffisant à peine. Les jours suivants la barre a été très mauvaise jusqu'au départ. Seul l'embarquement des billes de bois a été normal et le navire a suffi largement au wharf.

***Le wharf de Grand-Bassam* [détail]**
Cliché L. Météyer. Collection J.J. Fadeuilhe

Ce mécano, à l'apparence fragile et long de 200 mètres, enjambe la barre et permet de traiter 200 tonnes de marchandises par jour lorsque la météo est favorable et que toutes les grues sont opérationnelles. Construit entre 1899 et 1901, il fut détruit lors d'une tempête en 1923.

Le déchargement des gros colis, machines-outils pour le chemin de fer et la Compagnie forestière de l'Afrique française, a été difficile à cause de la mauvaise barre, mais s'est effectué malgré tout dans d'assez bonnes conditions[10].

Le chargement du bois commencé le jour même de l'arrivée sur rade s'est fait continuellement par deux panneaux en même temps que le déchargement s'effectuait par deux panneaux et il a fallu les circonstances de navires et de mauvaise barre pour retarder ainsi le navire. Pendant toute la durée du séjour la chaloupe à vapeur a été mise à l'eau chaque jour et a bien fonctionné.

Le matelot Poret, patron de la chaloupe à vapeur, a reçu à Bassam un coup de barre de gouvernail dans le côté gauche et a dû voir le docteur à terre, lequel l'a exempté de service pendant quelques jours. Un noir krouman l'a remplacé dans ses fonctions.

***Descente d'une bille de bois dans une cale* [détail]**
Photo L. Météyer. Collection J.J. Fadeuilhe

L'opération est exécutée par les kroumen qui se chargent également de l'arrimage des billes, sous le contrôle d'un cacatois.
Lors de cette escale le *Cérès* a chargé 233 billes de bois (543 tonnes) à destination du Havre.

Avant d'appareiller le subrécargue complète son rapport et le remet à l'agence des Chargeurs Réunis de Grand-Bassam qui en assure la transmission. Son chargement est alors de de 2 726 tonnes :

- Armement, vivres, passagers et bagages …. 190 tonnes
- Eau douce ……454 tonnes
- Charbon …… 580 tonnes
- Cargaison ……1 502 tonnes.

Le *Cérès* quitte Grand-Bassam le 19 juin à 12 heures 30 pour Assinie.

[10] En clair cela veut dire que les opérations ont été très difficiles mais qu'aucun colis n'a été perdu et qu'il n'y a pas eu de blessé.

Escale d'Assinie.

Le *Cérès* mouille devant Assinie le 19 juin à 15 heures 30 après 3 heures de navigation.

Le site d'Assinie photographié depuis la maison Morrison – à gauche la lagune, à droite la mer, au centre le phare.
Cliché L. Météyer. Collection J.J. Fadeuilhe

L'escale d'Assinie, à cause de la barre très mauvaise, n'a donné qu'un résultat presque nul. Le navire est arrivé sur rade à 15 heures 30 le 19 juin et l'on pouvait penser faire le débarquement total des marchandises avant la nuit, dans ce cas l'arrêt à Assinie ne donnait aucun retard pour l'arrivée à Cotonou. Les boats de la Cie Française de l'Afrique Occidentale sont seuls venus à bord et la majeure partie du chargement de cette maison a été mise à terre, la barre étant assez praticable. Attendu jusqu'au lendemain matin supposant que la barre serait au moins aussi bonne et d'autre part les papiers de bord n'étaient pas revenus de terre. Le 20 au matin un boat de la maison Woodin et un de la C.F.A.O. passent la barre, rapportent les papiers du navire et prennent du chargement. Le premier passe la barre qui grossit rapidement et le second chavire dans ce temps. Pendant ce temps les boats des autres maisons tentaient vainement de quitter la plage. Ces essais ont duré jusqu'au soir à 16 heures, heure à laquelle nous avons appareillé emmenant à bord le pointeur de la C.F.A.O. qui n'a pas eu d'embarcation pour regagner la terre et a été débarqué à Cotonou à l'arrivée dans ce port.

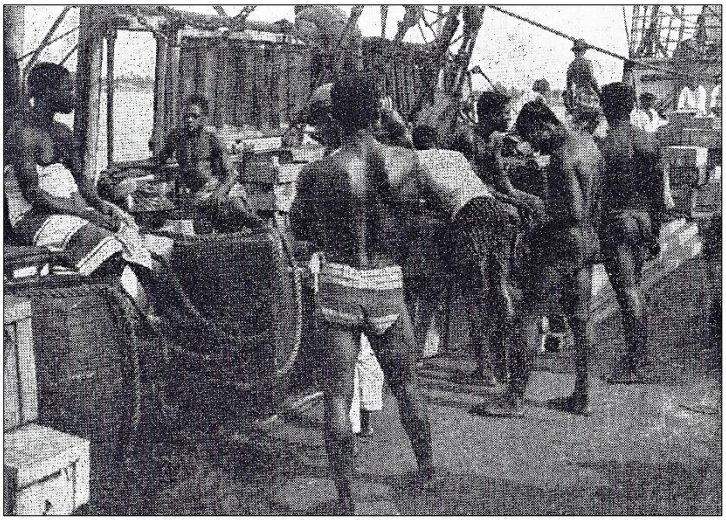
La barre - Noter la chaloupe renversée dans le rouleau en face des hommes dans l'eau
Cliché anonyme – Collection J.J. Fadeuilhe

La traversée d'Assinie à Cotonou s'est faite sans incidents. Les kroumen ont été occupés à préparer le chargement de Cotonou et à répartir celui de Cap Lopez dans plusieurs cales pour activer le débarquement dans ce dernier port. L'arrimage des billes de bois de Bassam a également été terminé.

Les conditions météorologiques se sont encore dégradées : *Temps orageux, tornades et pluie, mer houleuse de Bassam à Cotonou, barre mauvaise.*

Escale de Cotonou

Le Cérès est arrivé sur rade de Cotonou le 22 juin à 5 heures. Ce jour étant un dimanche aucune opération de chargement ou déchargement ne s'est effectuée, le wharf ne travaillant pas. La manutention des marchandises du sud a été seulement continuée à bord. Si cette circonstance de travail le dimanche à Cotonou avait été connue il eut peut-être été préférable de demeurer un jour de plus à Assinie car nous eussions eu probablement la facilité d'y opérer tout notre débarquement.



Kroumen occupés à préparer le déchargement de Cotonou et à répartir celui de Cap Lopez dans plusieurs cales pour activer le débarquement.

Cliché anonyme (Agence économique de l'A.O.F.), coupure de presse d'époque.

Le déchargement a commencé le lundi 23 juin à 6 heures et a été terminé le 25 à 20 heures. Le chargement s'est opéré en entier le même jour. Les opérations ont été, le 23 et le 25 juin, contrariées pendant plusieurs heures par des grains violents de pluie. L'état général de la barre a été favorable au travail. Les heures ouvrables du wharf ont été chaque jour de 6 heures du matin à midi, et de 14 heures à 18 heures. Le dernier jour seul, le travail s'est poursuivi jusqu'à 20 heures, heure du départ.

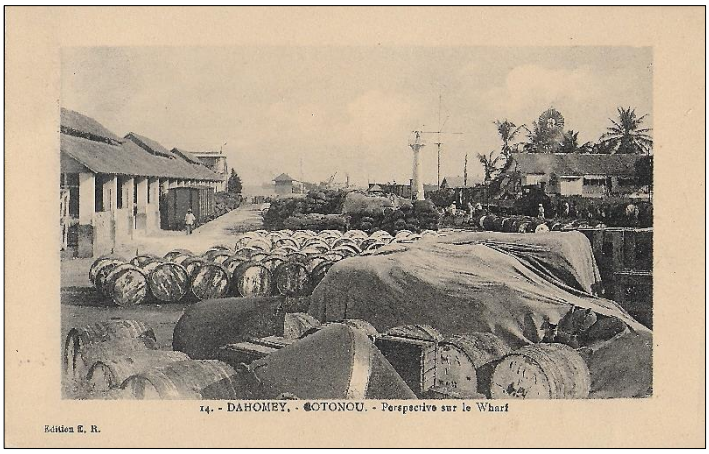
Le tableau ci-dessous donne les détails relatifs à ces divers travaux :

Dates	Nombre de pirogues débarquant	Nombre de pirogues embarquant	Nombre de boats du wharf en service Matin	Nombre de boats du wharf en service soir	Nombre de boats du bord en service Matin	Nombre de boats du bord en service soir	Tonnage débarqué	Tonnage embarqué
Le 22 Juin	"	"	"	"	"	"	"	"
Le 23 "	2	"	3	3	2	2	60 tonnes	"
Le 24 "	2	"	3	2	2	2	70 "	10 tonnes
Le 25	1	2	10	11	"	"	84 "	207 "
					Totaux		214 tonnes	217 tonnes.

Le chargement était composé de 217 tonnes d'huiles de graines diverses (principalement huile de palme) destinées à Dunkerque, mais on note également 12 bœufs et 44 sacs de maïs à destination de Libreville.

La chaloupe à vapeur a été allumée tous les jours de travail, elle a été seulement un jour immobilisée pendant quelques heures, le 23 juin, pour réparation du tuyau de refoulement de la pompe alimentaire crevé et réparé par les moyens du bord.

La présence de trois autres navires sur rade le 23 et le 24 juin a été la cause du faible rendement en travail ces jours-là, bien que les deux boats du bord aient été constamment armés.



Cotonou - Perspective sur le Wharf
Carte postale Edition E.R. Collection J.J. Fadeuilhe

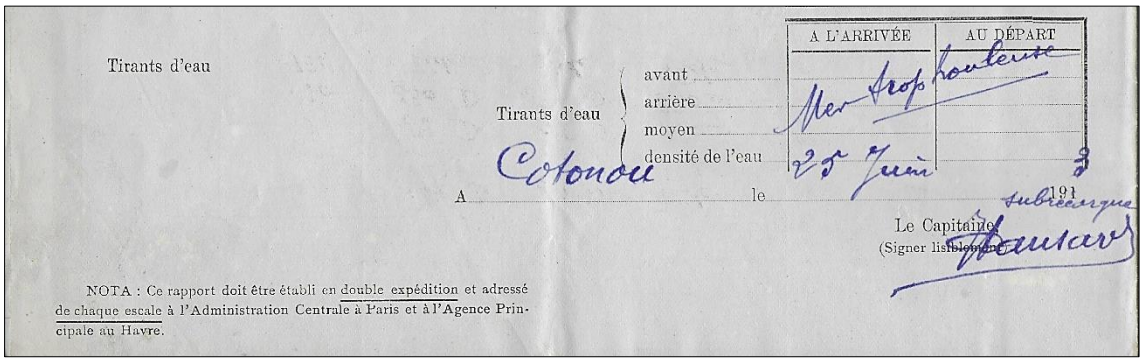
Tonneaux d'huile de palme et marchandises diverses en attente d'embarquement sur le terre-plein du wharf.

Le rapport contient également un certain nombre d'observations générales sur la météo, la marche du navire, le service à bord, la discipline, etc. :

Chaudières : *depuis l'arrivée à Tabou jusqu'au départ de Cotonou deux chaudières seulement ont été en pression, donnant une vitesse suffisante entre les escales de la côte comprises entre ces points. Cette façon de faire a eu pour résultat d'économiser quelques tonnes de charbon sans nuire à la durée du voyage, et surtout de passer successivement la visite à toutes les chaudières. La troisième chaudière a été mise en service pour le départ de Cotonou. La machine a bien fonctionné. La vitesse moyenne a été de 9,3 nœuds entre Conakry et Tabou puis très variable entre les petits ports. La consommation journalière moyenne de charbon a été de 27,5 tonnes plus environ 1 tonne pour les accessoires. D'Assinie à Cotonou*[11] *la vitesse a été de 9,9 nœuds avec une consommation journalière de charbon 23 tonnes plus une tonne pour les accessoires.*

Service sur rade : *le service de bord, pendant toutes les escales de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, a été réglé comme à la mer, tant dans la machine que sur le pont. Le mouillage a été assuré à Bassam et à Cotonou par les deux ancres affourchées. Le pointage des marchandises a été fait par les officiers du bord contradictoirement avec les pointeurs des services destinataires*.

Personnel : *le chauffeur S. de la chaloupe à vapeur, pour insolences réitérées trop fréquemment, ivrognerie, et mauvais service en général, a été, d'accord avec M. l'agent de la compagnie à Cotonou, débarqué pour être rapatrié par le "Tchad". Un noir Béréby familier avec ce travail, remplit les fonctions de chauffeur de chaloupe d'une manière satisfaisante.*


Tirants d'eau

	A L'ARRIVÉE	AU DÉPART
avant	Mer trop houleuse	
arrière		
moyen		
densité de l'eau		

Tirants d'eau

A Cotonou le 25 Juin 191 3

Le Capitaine subrécargue
(Signer lisiblement) Baudard

NOTA : Ce rapport doit être établi en double expédition et adressé de chaque escale à l'Administration Centrale à Paris et à l'Agence Principale au Havre.

Après l'escale de Cotonou le *Cérès* a poursuivi sa route vers Libreville et le cap Lopez, avant d'entreprendre son voyage de retour pendant lequel il refera les mêmes escales. Il quittera le littoral ivoirien à Tabou le 26 juillet à 18 heures en direction de Conakry puis Dakar, Ténérife, Bordeaux-Pauillac, Le Havre et Dunkerque qu'il atteignit le 13 août.

[11] Environ 37 heures de navigation directe.