

Relations avec la Réunion par les Messageries impériales/maritimes de 1864 à 1900

Peter KELLY

CONFÉRENCE DU 7 DECEMBRE 2013

Tout d'abord un peu d'histoire. La situation de la Réunion et de Maurice en 1864, en ce qui concerne la poste maritime et les liaisons qu'elle offrait à la France, était bonne. La compagnie anglaise Peninsular & Oriental procurait un très bon service, à la fois ponctuel et correct mais aussi bien moins cher qu'auparavant grâce à la convention franco-britannique de 1856. Donc il n'y avait aucun raison de changement.

Mais il faut revenir en arrière. Les événements en Chine en 1860 ont incité la France à créer une nouvelle ligne régulière pour relier Suez à Saïgon ainsi que différentes lignes annexes.

Le contrat, signé en 1861 entre le Gouvernement et les Messageries impériales a permis la création d'un service mensuel entre Suez et Saïgon. Dans les années suivantes, cette ligne fut prolongée jusqu'à Yokohama. Une ligne annexe fut prévue dès 1861 entre Aden et la Réunion et Maurice, mais n'a pas été mise en place.

Entretemps, la France s'est de plus en plus intéressée à développer sa présence dans l'océan Indien. Après de nouvelles négociations, un contrat est approuvé et signé avec les Messageries impériales en juin 1864 pour la création d'une ligne principale partant de Marseille avec overland d'Alexandrie à Suez puis nouvelle ligne de Suez à la Réunion et Maurice. Le premier voyage quittait la Réunion le 4 octobre 1864.

La réaction de la P&O a été quasi immédiate. La dernière escale à la Réunion a lieu en juin 1864. Néanmoins, la P&O a continué de desservir Maurice. Mais, sans la subvention du Gouvernement français, elle n'a pu effectuer ce service qu'à perte. La dernière escale à Saint-Louis (Maurice) intervient en juin 1866.

Il faut aussi tenir compte de la Union Steamship Company dont une des lignes est prolongée de Cape Town à Pointe-de-Galle (Ceylan) via Maurice en 1864 ; ce contrat a duré jusqu'en 1868. Le courrier de la Réunion pouvait être envoyé à Maurice par les Messageries ou par un bâtiment de commerce puis par l'Union Steamship Company à Pointe-de-Galle en coïncidence avec la P&O pour le voyage retour vers l'Europe. Pendant la période 1864-1866 les Réunionnais ont pu bénéficier de ces trois lignes puis, entre 1866 et 1868, de deux lignes.

Après 1868, les Messageries impériales restent seules en lice. Au début, cette nouvelle ligne s'est appelée « Ligne de Suez à la Réunion et Maurice ». Mais en novembre 1866 cette ligne prend l'indicatif 'T' et l'indicatif 'N' est donné à la ligne d'Indochine. Ceci est considéré comme la première variante ou route qui a duré jusqu'en mars 1869. Il faut rappeler que le courrier d'Alexandrie à Marseille est transporté par la ligne 'V'. Une étude de l'histoire postale de la Réunion, de Maurice et des Seychelles nécessite une bonne compréhension de ces variantes.

Cette première période marque la fin de l'utilisation des cachets de ligne avec le nom du paquebot qui apparaît dans le timbre à date du courrier posté à bord, remis à la passerelle ou à la boîte supplémentaire du quai de Saint-Denis voire, de temps en temps, en transit (voir les deux premières illustrations).

La deuxième variante, en avril 1869, est importante car la ligne cesse d'être indépendante et devient une ligne annexe de la Ligne 'N', coïncidant tous les 28 jours avec les allers et retours à Aden. À partir d'avril 1870, tous les départs de la Ligne 'N' se font de Marseille en raison de l'ouverture du canal de Suez.

À partir de mai 1879, toutes les dépêches pour Paris, le Nord de la France et l'Europe sont débarquées à Naples et acheminées par chemin de fer via Modane.

La variante suivante, n° 3, est mise en place en décembre 1882 quand la ligne 'T' devient une ligne principale, la 'Ligne d'Australie et de Nouvelle Calédonie' allant de Marseille à Nouméa via l'Australie, en faisant toujours escale à la Réunion, Port-Louis (Maurice) et aux Seychelles.

En 1886, le nouveau port construit au Point des Galets est ouvert (premier phase – il restait toujours beaucoup à faire). Jusqu'à cette date, il n'y avait aucun port naturel dans l'île de la Réunion (c'est la raison pour laquelle l'Angleterre a préféré garder Maurice et rendre la Réunion à la France lors de la répartition des territoires au congrès de Vienne de 1815). Les débarquements avaient lieu en pleine mer à l'aide de péniches ou chalands qui touchaient terre sur le barachois, espèce de quai temporaire, souvent détruit par les tempêtes tropicales. Le nouveau port lui-même était, au début, précaire par mauvais temps. Par la suite ses structures deviendront plus solides.

La quatrième variante de la ligne 'T' en août 1888 confirmait la décision de supprimer l'escale de la Réunion et de Maurice, la ligne faisant route directement des Seychelles vers l'Australie. Ce changement ne met pas fin aux relations entre la ligne 'T' et les deux îles car la ligne 'T' est remplacée par la création de deux nouvelles lignes. La ligne 'U' qui s'appelle 'Annexe des Mascareignes' était une annexe de la 'T' allant de la Réunion à Maurice, Madagascar et Mahé des Seychelles où elle coïncidait avec la ligne 'T' lors de ses allers et retours sur l'Australie et la Nouvelle-Calédonie. Une deuxième création, la ligne 'V', était une ligne principale qui s'appelait 'Ligne de la côte orientale d'Afrique', allant des deux îles à Marseille via Madagascar, Zanzibar, Dar es Salaam et Obock. Ces deux lignes mensuelles ont donné deux possibilités d'envoi de courrier vers l'Europe.

Enfin, en janvier 1896, la ligne 'T' a cessé de desservir les Seychelles, remplacées par une escale à Colombo et la ligne 'U' devient une ligne principale entre les deux îles et Marseille.

Pour terminer, un mot sur la situation militaire car il y a une abondance de courrier envoyé soit en franchise soit au tarif pour les militaires en passage dans les colonies ou hospitalisés. Tout ceci concerne la situation à Madagascar. La première expédition militaire a commencé en 1883 et la franchise militaire a été en place de juin 1884 à juillet 1890 ; la deuxième expédition débute en février 1895. La Réunion a servi de base pour hospitaliser les militaires souffrant du paludisme ou de maladies transmises par les eaux polluées. Ils ont séjourné à Saint-Denis et dans les montagnes à Salazie, Hell Bourg et Cilaos.



COL.F.V.SUEZ PAQ.FR MOZAMBIQUE

Cachet de ligne du 19 février 1865 sur lettre de Saint-Denis à Paris.

Mise à la boîte mobile au quai, oblitérée à bord avec le cachet de ligne "Mozambique" et le losange ancre.

Affranchissement à 50 c par 10 g (tarif 4.8.1864).

Route :

M.I. Mozambique. Départ Réunion 19.2. Arrivée Suez 7.3. Overland.

M.I. (ligne V) Said. Départ Alexandrie 10.3. Arrivée Marseille 16.3.

Le lien entre les paquebots et le télégraphe.



26 janvier 1884. Envoi recommandé d'Aden à la Réunion, reçu à Saint-Denis le 6.2.

Affranchissement à 3 ½ annas.

Route :

M.M. Salazie. Départ Aden 28.1. Arrivée Réunion 6.2.

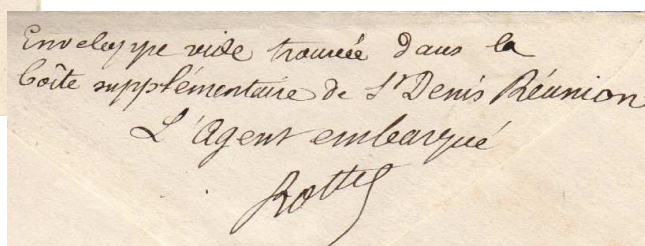
À noter : « POSS ANG. / PAQ FR N° 6 (Salles 2153) n'est pas commun en provenance d'Aden et l'encre bleue est non-répertoriée.

Courrier levé dans la boîte supplémentaire de Saint-Denis.



Carte de visite du 21 décembre 1886 de Saint-Denis pour Paris.

Tarif imprimé du 1.5.78.



Mention au verso : « Enveloppe vide trouvée dans la boîte supplémentaire de St Denis Réunion / L'agent embarqué. »

Salles n'avait pu trouver trace de la décision du Gouverneur pour l'installation d'une boîte mobile entre le bureau de Saint-Denis et le quai d'embarquement : « elle dut prévoir que les plis de dernière heure devaient y être déposés affranchis au plein tarif avec des timbres coloniaux ; que ces plis étaient transportés jusqu'à bord en dernière minute et qu'ils étaient considérés comme ayant été mis à bord ».