

De 1900 à 1936 : domination de la vapeur

Malgré l'utilisation de la propulsion à vapeur pour les navires dès le début du XIX^e siècle, il faut attendre la seconde partie du siècle pour voir des vapeurs effectuer de grandes traversées dans la zone sud de l'océan Indien et même le début du XX^e siècle pour que ce mode de propulsion ait définitivement supplanté la voile sur les trajets au long cours. Le 16 août 1825, l'*Entreprise*, navire mixte voile-vapeur de 500 tonneaux, quitte l'Angleterre pour les Indes qu'il rallie en cent trois jours. Au cours du voyage il n'utilise la propulsion mécanique que pendant soixante-quatre jours. Sur ce long trajet passant par le sud de l'Afrique, les navires à vapeur consomment de trop grosses quantités de charbon. Cela nécessite l'installation de nombreux dépôts de charbon sur le parcours, ce qui n'est pas rentable à cause du coût de ce combustible et de toutes les escales qu'il faut pendant le voyage pour en charger à bord : les voiliers demeurent ainsi à cette époque la meilleure solution sur cet itinéraire.

Dès 1850 les vapeurs anglais de la Peninsular and Oriental relient les Mascareignes à Suez, mais les passagers doivent ensuite traverser l'Égypte en train pour rejoindre la Méditerranée à destination de l'Europe. C'est encore le cas lorsqu'en 1864 une compagnie française, les Messageries Impériales, inaugure une ligne régulière sur le même trajet, au moyen de deux vapeurs l'*Emirne* et le *Mozambique*. Ces deux navires identiques mesurent 88,55 mètres de long pour 8,45 mètres de large, leur coque est en fer et ils possèdent une hélice qui leur permet d'atteindre une vitesse de 11 noeuds. Ce procédé de propulsion a été mis au point en 1843 et commence à remplacer les roues à aubes sur les vapeurs durant cette période. Ces deux navires sont encore conçus comme des voiliers et peuvent changer de mode de propulsion si nécessaire. Avec l'ouverture du canal de Suez en 1869, la navigation à vapeur prend définitivement l'avantage, car le voyage entre l'Europe et les destinations de l'océan Indien devient plus court et le besoin en dépôts de charbon est moindre. Les voiliers continuent de passer par le Cap de Bonne-Espérance, car les taxes demandées pour le franchissement de l'Isthme sont trop élevées pour eux.

À cette époque il faut en moyenne une quinzaine de jours aux vapeurs des Messageries Impériales pour relier La Réunion à Aden. Ensuite un transbordement est nécessaire sur les navires de la Compagnie qui arrivent d'Orient. Les navires des Messageries Impériales (devenues Messageries Maritimes en 1871) respectent des parcours et des horaires fixes. Les trajets qui

desservent La Réunion changent plusieurs fois : intégrée en 1882 à la ligne Europe Nouvelle-Calédonie via l'Australie, elle est ensuite rattachée à la ligne qui dessert la côte d'Afrique de l'est. Progressivement les dimensions et les capacités des vapeurs augmentent. Ils gagnent en aménagements et en espace pour les passagers ce qu'ils perdent de leur gréement de voilier, ne conservant plus vers 1880 que de petits mâts pour hisser le cas échéant quelques voiles d'appoint, qui finissent par disparaître après la première guerre mondiale. Les hublots font leur apparition, puis l'électricité en 1886, remplaçant les lampes à pétrole et enfin les machines frigorifiques en 1890, permettant d'avoir de la glace et de conserver les vivres. Auparavant la viande était embarquée sur pied et stockée dans un parc à bestiaux sur le pont.

Le nombre de passagers pouvant être transportés sur ces vapeurs augmente également, passant de quelques dizaines en 1864 à plusieurs centaines après 1880. Au début du XX^e siècle, les navires à vapeurs sont majoritaires dans la navigation au long cours à destination de La Réunion. En 1910, leur tonnage varie entre 2000 et 4000 tonneaux, ainsi l'*Oxus* jauge 2268 tonneaux, le *Natal* 4002. La compagnie Havraise Péninsulaire assure également le transport des passagers jusqu'à La Réunion sur ses navires à vapeur. L'*Adour*, paquebot des Messageries Maritimes de 3923 tonneaux, lancé en 1889, relie les Mascareignes à la France pendant plusieurs années, avant de faire naufrage en 1913 sur les côtes de Saint-André.

Pont du Barachois à Saint-Denis, Louis-Antoine Roussin.

À Saint-Denis au milieu du XIX^e siècle, il y a surtout des voiliers au mouillage, mais on y trouve parfois des vapeurs, dont certains se propulsent encore au moyen de roues à aubes. (Archives départementales de La Réunion)

