

De 1863 à la fin du XIX^e siècle : prédominance des voiliers

De 1862 à 1936, pendant toute la période d'utilisation des lazarets de la Grande Chaloupe, les navires qui effectuent le transport des passagers à destination ou au départ de La Réunion, connaissent de profondes mutations. Malgré l'application de la propulsion à vapeur pour la navigation marine dans les premières années du XIX^e siècle, les voiliers restent très largement majoritaires dans les eaux réunionnaises jusqu'à la fin du siècle : face à la concurrence croissante des vapeurs, les voiliers disposent toujours de nombreux atouts. Les améliorations apportées aux navires à propulsion éolienne au début du XIX^e siècle augmentent leur vitesse et leur capacité de charge, tandis que dans un premier temps les vapeurs sont limités dans leurs déplacements par leurs besoins en combustible. Les *Frégates Blackwall* (du nom des chantiers anglais qui construisirent les premiers exemplaires) puis les Clippers, sont les plus rapides sur les trajets reliant l'Europe à l'océan Indien de 1820 à 1869. La frégate *Minden* construite en 1848, relie ainsi l'Angleterre à Calcutta en quatre-vingt-dix jours.

Mais en ce qui concerne La Réunion ce n'est pas tellement la rapidité qui intéresse les armateurs. Les navires devant systématiquement passer en moyenne entre un mois et six semaine dans les rades de l'île, c'est surtout leur capacité de charge qui prime.

Bien que les unités moyennes comme les goélettes et les bricks ne soient pas rares, surtout dans les premières décennies de la période considérée, les voiliers qui naviguent au long cours ont plutôt un tonnage moyen compris entre 300 et 600 tonneaux. En 1857 l'*Alma* jauge 379 tonneaux, *La Créole* 320 tonneaux en 1879, le *Cimendef* 433 tonneaux en 1881 et le *Franklin* 553 tonneaux en 1890.

Ces navires sont d'abord construits complètement en bois, puis en bois et métal et enfin entièrement en fer à partir des années 1880. Le type de voilier qui s'impose dans la navigation au long cours durant la période est le trois-mâts, catégorie qui recoupe en fait trois types de navires au gréement différent. Ce sont dans l'ordre chronologique de leur apparition : le trois mâts à voiles carrées, le trois-mâts goélette et le trois-mâts barque. Les durées de traversée entre Madagascar, l'Asie, l'Inde et La Réunion varient suivant les navires et les itinéraires, mais restent sensiblement dans la même moyenne : en 1869,

le trois-mâts le *Jason* relie Foulpointe à Saint-Denis en douze jours. L'année suivante, *La Marie-Caroline*, un autre trois-mâts, en met dix-neuf pour rejoindre La Réunion depuis Tuléar. Au début de l'année 1870, le *Ville de Saint-Servan* relie Saïgon à Saint-Denis en quarante-deux jours, alors qu'il n'en faut que trente au *Soundary* au même moment. Il faut compter quarante-six jours de voyage pour l'*Annita* entre l'Inde et Saint-Denis en 1870, contre trente-six au *Formose* parti quelques jours après pour le même trajet.

Dix-neuf ans plus tôt, en 1851, le navire *La Marie-Laure*, couvrait cette distance en quarante jours.

En 1879, *La Créole* effectue le trajet Saint-Denis-Pondichéry en vingt-deux jours, avec quatre-cents seize passagers à bord. Un an plus tard, il met quarante-quatre jours sur le même parcours, avec cent-quatre passagers. En 1880 toujours, *La Créole* rallie Saint-Denis au départ de l'Inde en trente-neuf jours avec cent-onze passagers. Le confort des passagers à bord de ces navires demeure extrêmement variable et dépend notamment de leur tonnage, et de leur âge.

Cependant les conditions de voyage sur certains de ces voiliers tiennent tout à fait la comparaison avec les vapeurs de la même époque qui sont d'ailleurs pour la plupart encore des navires à propulsion mixte : voile-vapeur.

La rade de Saint-Denis, Charles Saunier, début XIX^e.

(Archives départementales de La Réunion)

