

6469 B =

Bibliothèque de la ville - Don

D. 61424.

# RÉPONSE

EN CE QUI TOUCHE L'ESCALE DE GORÉE

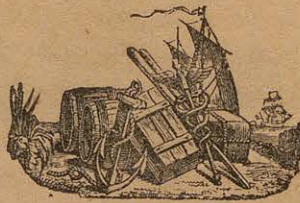
## AU MÉMOIRE

sur les itinéraires à adopter

## POUR LE SERVICE DE LA DOUBLE LIGNE DE NAVIGATION

A VAPEUR

ENTRE LA FRANCE ET LE BRÉSIL



BORDEAUX

IMPRIMERIE G. GOUNOUILHOU, PLACE PUY-PAULIN, 1

1859

D.

61424

( )

RÉPONSE

AL MÉMOIRE

DES

POUR LE SERVICE DE LA DOUANE ET DE NAVIGATION

PAR

ETIENNE LA FRANCE ET LE DUBOIS



BORDEAUX

IMPRIMERIE G. COCHONNET PLACE ROY-AUMAIN



# RÉPONSE

EN CE QUI TOUCHE L'ESCALE DE GORÉE

## AU MÉMOIRE

sur les itinéraires à adopter

POUR LE SERVICE DE LA DOUBLE LIGNE DE NAVIGATION

A VAPEUR

ENTRE LA FRANCE ET LE BRÉSIL



BORDEAUX

IMPRIMERIE G. GOUZOUILLON, PLACE PEY-PAULIN, 1

1859

# RÉPONSE

EN CE QUI TOUCHE L'ESCALE DE GORÉE

AU MÉMOIRE

sur les itinéraires à adopter

## POUR LE SERVICE DE LA DOUBLE LIGNE DE NAVIGATION

A VAPEUR

entre la France et le Brésil.

Nous entreprenons de répondre à un Mémoire publié par MM. les Administrateurs des Services Maritimes des Messageries Impériales, qui a pour but de se faire dispenser, pour les steamers de la ligne postale de France au Brésil, de l'escale à Gorée.

Cette Compagnie puissante, qui possède déjà un matériel considérable dans la Méditerranée, est devenue concessionnaire, aux termes du décret impérial du 19 septembre 1857, de la double ligne de navigation à vapeur destinée à relier la France (par Bordeaux et Marseille) au Brésil et à la Plata.

Elle est tenue, d'après le cahier des charges, de desservir deux fois par mois les ports suivants à l'aller et au retour :

Lisbonne.

Gorée (Sénégal).

Bahia ou Fernambouc.

Rio-de-Janeiro.

Une large subvention accordée par le Gouvernement français à cette Com-

pagnie vient compenser d'une façon tout à fait libérale les charges qu'il lui a imposées, comme on va le voir par les chiffres suivants :

Elle reçoit 4,800,000 fr. par an, soit 200,000 fr. par voyage, tandis que la ligne anglaise du Brésil, qui fait son service avec une si remarquable régularité, ne reçoit que 750,000 fr. ou 62,500 fr. par voyage, d'où il suit évidemment que la ligne française jouit d'une surprime de 137,500 fr. par voyage accompli, soit un peu plus du triple de la somme allouée à la Compagnie anglaise.

Sans tenir compte d'une faveur aussi exceptionnelle, la Compagnie française semble uniquement préoccupée de ses intérêts particuliers, et ses efforts tendent visiblement à l'affranchir des charges qui ont précisément motivé de la part du Gouvernement une subvention aussi considérable.

C'est ainsi que, profitant d'une latitude que lui laisse le cahier des charges pour choisir un lieu de relâche entre Bahia et Fernambouc, elle va au-delà de ses obligations et demande à desservir les deux points parce qu'ils lui paraissent également avantageux, sans s'inquiéter de la perte de temps qui devra en résulter. S'il s'agit, au contraire, de toucher à Gorée pour y prendre le combustible, la Compagnie ne met plus le même empressement, et montre clairement qu'elle serait bien aise de supprimer Gorée de l'itinéraire primitif, pour lui substituer Saint-Vincent des îles du Cap-Vert, par la raison que Saint-Vincent possède déjà des installations et un personnel tout formé.

Mais, prévoyant que le Gouvernement français la forcera à relier Saint-Vincent à Gorée par une ligne d'embranchement, elle veut essayer de s'affranchir de cette juste obligation; elle espère y parvenir en faisant toucher à Gorée la ligne dite *petite vitesse*, qui, partant de Marseille le 15 de chaque mois, n'y rentrerait que le 16 ou le 17 du mois suivant, de sorte que les négociants attendraient vingt-huit jours avant de pouvoir répondre aux lettres reçues de la côte d'Afrique.

En présence de prétentions aussi exorbitantes, nous nous proposons de démontrer pratiquement :

1° Que la relâche à Gorée des paquebots transatlantiques n'entrave en rien la célérité du service postal, puisqu'en partant de Bordeaux notre ligne aura, sur la ligne anglaise partant de Southampton, une avance de 15 lieues;

2° Que la Compagnie n'a aucune raison valable pour se dispenser de tou-

cher à Gorée, et d'y établir le dépôt de 20,000 tonneaux de charbon dont elle a besoin ;

3° Que la ligne de Marseille seule n'offrirait pas au commerce plus d'avantages que les navires à voiles, et ne remplirait aucune des conditions exigées dans l'intérêt de tous par le Gouvernement ;

4° Enfin, que Gorée est un centre commercial beaucoup plus important au point de vue français que ne paraissent le croire les Administrateurs des Messageries Impériales, et qu'il n'est pas douteux que la rapidité et la régularité des communications n'accroissent beaucoup les affaires dans ces parages encore trop peu fréquentés.

Avant d'exposer les raisons alléguées par la Compagnie, dans le but d'obtenir l'abandon de l'escale de Gorée, nous croyons utile d'appeler l'attention sur certaines particularités qui aideront beaucoup à découvrir de quel côté se trouve la vérité et de quel côté est l'exagération.

Disons d'abord, que depuis longtemps MM. les Administrateurs de la Compagnie considèrent Gorée comme un point tout à fait inabordable, et nous savons qu'ils préfèrent Dakar, situé à 3 kilomètres dans une des anses de la presqu'île du Cap-Vert. Et cependant Dakar, considéré comme rade et comme lieu de débarquement, est l'un des points les moins favorisés de la baie de Gorée : c'est un fait positif, attesté par la plupart des hommes pratiques qui ont l'habitude de ces parages. Du reste, il ne s'agit point ici de faire de la théorie ni de la science, car la simple expérience est la meilleure des démonstrations : nous dirons donc à MM. les Administrateurs des Messageries d'essayer d'affréter des navires pour transporter du charbon à Dakar et à Gorée, et ils verront si Dakar ne soulève pas une répulsion générale.

Lorsqu'il s'est agi d'obtenir du Gouvernement la concession de la ligne postale du Brésil, lorsque la Compagnie des Messageries Impériales a fait appel aux capitaux bordelais pour seconder son entreprise, elle s'est bien gardé de rien articuler contre l'escale de Gorée et moins encore contre l'allongement des 57 milles qu'elle connaissait alors aussi bien qu'aujourd'hui ; mais à présent que l'adjudication du service est un fait accompli, la Compagnie trouve non-seulement des inconvénients graves à ce détour de la ligne directe, mais encore elle découvre, après avoir consulté les cartes des vents et des courants généraux dressées par le lieutenant Maury, que les paque-

bots français seraient placés, à l'égard de leurs concurrents, dans des conditions de navigation beaucoup moins favorables.

Sans contester la valeur scientifique des observations du savant officier américain, nous ferons remarquer que les cartes du lieutenant Maury ne peuvent guère être utilisées par des navires à vapeur obligés de suivre une ligne droite, et que dans tous les cas les courants qui les contrarieraient au retour les favoriseraient à l'aller.

Nous avons donc peine à comprendre en quoi le service français pourrait être inférieur au service anglais, si d'ailleurs nos steamers sont d'une force au moins égale à celle du *Tamar*, le plus puissant des paquebots de la ligne anglaise, et celui qui se distingue entre tous par ses courtes traversées. L'on ne saurait valablement alléguer l'allongement de route résultant de la relâche à Gorée, puisqu'on va se convaincre par les chiffres suivants, que la ligne française partant de Bordeaux, a sur la ligne anglaise partant de Southampton une avance de 15 lieues.

En effet, on compte pour la ligne anglaise :

De Southampton à Lisbonne.....	290	lieues.
De Lisbonne à Madère.....	165	—
De Madère à Saint-Vincent.....	345	—
De Saint-Vincent à Fernambouc.....	538	—
	<u>1,338</u>	lieues.

Et pour la ligne française :

De Bordeaux à Lisbonne.....	240	lieues.
De Lisbonne à Gorée.....	518	—
De Gorée à Fernambouc.....	568	—
	<u>1,326</u>	—

Soit une différence, en faveur de la ligne française, de. . . 15 lieues.

Donc nous ne pouvons entrevoir de cause d'infériorité réelle dans nos paquebots que celle pouvant résulter de l'insuffisance de force dans leurs machines.

Mais d'après MM les Administrateurs de la Compagnie, Gorée n'allonge pas seulement le voyage, c'est encore un point très-malsain, et il est hors de doute qu'un grand nombre de passagers hésiteront à s'embarquer sur des navires faisant escale à la côte d'Afrique.

Voilà, certes, une assertion de nature à étonner bien des personnes qui ont habité Gorée et le Brésil, et séjourné par hasard un ou deux jours à Saint-Vincent. Ces personnes savent comme nous que Saint-Vincent, dépourvu de vivres frais et même d'eau potable, ne possède de ressources d'aucune espèce, et qu'il est ravagé de temps en temps par des épidémies très-meurtrières et par d'affreuses famines ; que Gorée, au contraire, est un des points les plus salubres de la côte Occidentale, et que là sont dirigés les malades provenant de nos autres possessions de la même côte. Que dire maintenant du Brésil, cette terre classique de la fièvre jaune ? N'est-ce pas Gorée qui aura sans cesse à redouter l'invasion de ce fléau dont les affreux ravages ont laissé récemment de si regrettables traces dans la ville de Lisbonne ?

Citons maintenant l'objection la plus sérieuse en apparence, la seule, à vrai dire, sur laquelle s'appuient MM. les Administrateurs des Messageries, et démontrons ensuite ce qu'elle a de spécieux et de peu solide.

« La relâche à Gorée, disent-ils dans leur Mémoire, considérée comme point central du service et principal dépôt de combustible, présente une *difficulté absolue et insurmontable, du moins en l'état actuel des lieux* : c'est que cette île n'offre pas un abri suffisant pour l'embarquement du charbon dans les conditions de sécurité et de délai nécessaires au service postal. L'îlot de Gorée ne possède point de port ; mais si sa rade n'est pas tellement mauvaise que les navires qui y mouillent y soient en perdition, les eaux de cette rade n'en sont pas moins agitées par les vents, *de quelque côté qu'ils règnent*. Du commencement de novembre à la fin de mai, les brises régulières de nord-est y entretiennent une *forte houle*. De juin à novembre, la rade reçoit de fréquentes visites des tornades de l'est et du sud-est. *Durant toute l'année*, des ras de marée *presque hebdomadaires* font briser la lame sur les rives de l'îlot avec une violence qui *interrompt toute communication* avec la terre, ou tout au moins compromet la sécurité des embarcations. »

Quelque sombre que soit la couleur de ce tableau, la rade de Gorée n'en est pas moins une *bonne rade*, comme l'indique son nom, d'origine hollandaise, et il n'en est pas moins vrai aussi, que, pendant huit mois de l'année, les navires d'un très-fort tonnage peuvent mouiller par *dix mètres de fond* à la faible distance de 200 mètres du lieu où serait le dépôt de charbon.

Quand la saison d'hivernage approche, les navires à voiles mouillent alors à 200 mètres plus loin, de façon à doubler la pointe nord de l'île en cas d'appareillage forcé, ce qui n'arrive que très-rarement; mais un bateau à vapeur pouvant tenir ses feux allumés à très-peu de frais, se tiendrait beaucoup plus près sans courir le moindre danger, et disposerait de mille ressources auxquelles ne peuvent avoir recours des navires de commerce à peine équipés. Avant d'aller plus loin, nous croyons devoir citer à l'appui de nos assertions, des passages ou extraits de rapports émanant d'hommes dont la compétence en la matière ne saurait être mise en doute.

« Sur les hautes basaltes de la partie sud de Gorée, dit M. l'amiral comte » Bouët-Willamez (*Description nautique des côtes de l'Afrique*, p. 22), s'é- » lève une formidable citadelle dont les murailles s'aperçoivent tout d'abord.

» Bien qu'il y ait *mouillage partout* dans la baie de Gorée, on distingue » deux mouillages, l'un dans l'est, l'autre dans le nord-est de l'anse du dé- » barcadère. Le premier est plus commode dans la saison des vents de » nord, pour les communications des canots avec la terre, lesquelles peuvent » alors se faire toujours à la voile. Si l'on est ainsi mouillé aux approches » de l'hivernage, il faut changer de position, et prendre le mouillage du » nord, de manière à *pouvoir donner* dans le canal si l'on *chasse* ou si l'on casse » ses amarres pendant une tornade.

» Les ressources de Gorée (ceci a été écrit en 1845), toutes restreintes » qu'elles soient, n'en font pas moins *un point de relâche précieux* pour la » station d'Afrique particulièrement, et en général pour les navires qui, se » rendant dans les deux Indes, se voient dans la nécessité de faire de l'eau » en route. L'eau se fait dans un réservoir, au fond de l'anse de Hann. La » viande fraîche pour les équipages s'y trouve en abondance.

» Les magasins de la station peuvent venir en aide à des avaries dans la » mâture, et la baie de Hann offre toutes les facilités pour un abattage en » carène, de novembre en juin. Gorée est également dépôt de *vivres* et de » *combustibles* pour la station d'Afrique : *elle est désignée comme devant » être ultérieurement une des escales de la ligne transatlantique de Rio- » Janeiro.*

» De novembre en juin, les vents habituels sur la rade de Gorée sont les » brises régulières du nord. D'ordinaire, le vent souffle du nord-nord-ouest

» au lever du soleil, et va rafraîchissant et hâlant le nord-nord-est jusqu'à  
 » deux et trois heures de l'après-midi; puis il mollit le soir assez habituel-  
 » lement. La pesante chaleur de l'harmattan ne se fait pas pour ainsi dire  
 » sentir au mouillage de Gorée; ce vent n'influe que sur la direction de la  
 » brise journalière, qui souffle alors plus *fraîchement* du nord-est, même par-  
 » fois de l'est-nord-est. Dans cette saison, les communications sur rade exi-  
 » gent de bonnes embarcations, à cause du *clapotis* des lames que soulèvent  
 » les *brises fraîches*.

» Pendant l'hivernage, les brises sont variables, entremêlées de calme,  
 » d'orages, de pluies et de tornades de la partie de l'est-nord-est au sud-est;  
 » parfois les brises du sud-ouest y soufflent avec force. Les premières torna-  
 » des s'y font sentir du 20 au 30 juin, et finissent en octobre. »

Voilà ce qu'écrivait il y a 44 ans un homme de mer qui a exploré pendant 20 ans les divers points de la côte occidentale d'Afrique, et dont l'aptitude, comme marin consommé, ne saurait être contestée. On croirait ces lignes écrites d'hier, tant elles sont exactes, et l'on chercherait en vain à y découvrir ces *difficultés d'embarquement insurmontables*, ces *vents continuels qui agitent les eaux de la rade de quelque côté qu'ils viennent*, ni ces *ras de marée presque hebdomadaires, qui durant toute l'année font briser la lame autour de l'îlot avec une violence qui interrompt toute communication avec la terre*. M. le comte Bouët-Willlaumez n'a pas seulement visité le pays pendant quelques jours avec un esprit prévenu, il l'a parfaitement exploré, et tout le monde peut avec confiance s'en rapporter à ce qu'il dit. Chez lui, point d'exagération; il raconte les choses telles qu'elles sont; c'est pour ses confrères qu'il écrit. Il ne parle que de *brises fraîches* qui, pendant huit mois de l'année, soulèvent le *clapotis des lames*; or, chacun sait ce que les marins appellent *brise fraîche* et *clapotis*: c'est le beau temps par excellence. L'amiral Bouët-Willlaumez ne prononce pas le nom de *ras de marée*, et en effet il ne s'en fait presque jamais sentir en rade de Gorée: ils brisent en dehors sur les rochers qui bordent l'extérieur de la pointe allongée du Cap-Vert. Enfin, M. Bouët-Willlaumez constate que Gorée contient *un dépôt de charbon*, preuve que les débarquements y sont possibles; aussi trouve-t-il tout naturel que cette île *soit désignée* pour être ultérieurement l'une des escales de la ligne transatlantique de Rio-Janeiro. Il garde le silence sur Dakar, et certes

si c'eût été un lieu propice pour recevoir un grand dépôt de charbon, il n'eût pas manqué d'en parler.

Citons encore une autorité, M. Philippe de Kérhallet :

« La baie comprise entre le cap Manuel à l'ouest et le cap Rouge à l'est, » à l'ouverture de laquelle se trouve la petite île de Gorée, a reçu le même nom. » *C'est la plus vaste, la plus sûre, et l'une des meilleures de toutes celles* » qu'offre la côte occidentale d'Afrique dans toute son étendue, bien qu'elle » ne soit abritée ni du sud-ouest, ni du sud-est, ni du sud.

» Placée à peu de distance du Cap-Vert, à l'un des grands coudes que » forme la côte d'Afrique, Gorée, par *l'importance de sa rade*, sa proximité » de la route de tous les bâtiments qui vont dans les Indes, dans l'Amérique » du Sud, et qui peuvent s'y ravitailler facilement, est une *position maritime* » des plus importantes.

» Gorée offre aux navires des ressources de toutes espèces : c'est le port » de ravitaillement de la division navale française, l'entrepôt du commerce » avec la côte d'Afrique et le Sénégal ; on y trouve un *dépôt de charbon* pour » les navires à vapeur, des magasins de vivres et de rechange, et un hôpital » militaire qui reçoit tous les malades. La baie est excessivement poisson- » neuse. Le bétail, très-commun et à bas prix, ainsi que les volailles, deman- » derait des soins pour être amélioré ; on fait l'eau dans la baie de Hann. » Gorée en général tire ses ressources du continent. Ce rocher, malgré sa » nudité, est *par ses ressources* le concours de nombreux navires qui s'y » rendent chaque année, le *meilleur point de relâche et de ravitaillement* » pour les navires qui se rendent dans les Indes Orientales et dans l'Amérique » du Sud. » (*Manuel de navigation à la côte d'Afrique*, t. I, p. 333.)

Ainsi, ce que dit M. le comte Bouët-Willamez de la rade de Gorée se trouve amplement confirmé par M. Philippe de Kérhallet, dont l'ouvrage, également très-apprécié des marins de commerce, est de date plus récente. D'après lui, Gorée est la rade la *plus vaste*, la *plus sûre* et *l'une des meilleures* de toutes celles de la côte occidentale d'Afrique *dans toute son étendue*, c'est-à-dire depuis le cap Spartel, près de Tanger, jusqu'au cap de Bonne-Espérance. C'est une *position maritime des plus importantes*, où se trouve un *dépôt de charbon pour les navires à vapeur*.

Pour prouver combien toutes les opinions concernant la sûreté de la rade

de Gorée sont unanimes, nous allons nous permettre encore quelques citations.

Le *Moniteur du Sénégal* du 12 mai 1857 contient une pétition adressée par le commerce de Gorée au Commandant des forces navales, pour demander la construction d'une jetée à la pointe du nord de l'île, et nous y remarquons le passage suivant :

« Gorée n'était, il y a dix ans, qu'un point imperceptible et sans importance commerciale; il n'avait de remarquable que sa *rade spacieuse, la plus belle et sans contredit la plus sûre* de la côte occidentale. Sous ce rapport, le Ministre de la Marine en a toujours apprécié l'incontestable utilité; et les immenses travaux de défense dont il a prescrit l'exécution il y a plus de vingt ans, et qui s'achèvent à peine aujourd'hui, prouvent assez que le Gouvernement de la Métropole a voulu se ménager à la côte occidentale d'Afrique, non-seulement un bon port de commerce, mais encore un point de relâche et de ravitaillement pour ses escadres, en temps de paix comme en temps de guerre. »

Voici ce que nous lisons dans le numéro du 18 juin 1859 de l'*Ami de la Religion* :

« La rade de Gorée est aussi favorable, si ce n'est plus, pour le mouillage des navires, pour le magasinage et pour le chargement de charbon, que celles de Sainte-Croix de Ténériffe ou de Saint-Vincent (îles du Cap-Vert), que l'on pourrait lui préférer en invoquant une économie de quelques lieues marines sur la totalité du trajet.

» Mais l'escale de Gorée est surtout importante au point de vue du commerce et de la politique; or, ces deux considérations dominent toutes les autres, et nous ne connaissons pas de motifs qui puissent faire sacrifier des intérêts majeurs, et changer le tracé primitif de la ligne des paquebots à vapeur de France au Brésil. »

D'après tout ce qui précède, Gorée n'est donc pas un aussi mauvais point qu'on a bien voulu le dire; il est donc possible d'y faire un grand dépôt de combustible pour l'approvisionnement non-seulement de la ligne des paquebots du Brésil, mais encore des bateaux à vapeur de l'État et de ceux qui y passeront accidentellement.

Mais, MM. les Administrateurs des Messageries persistent à dire que le

dépôt de charbon n'est possible qu'à Dakar. « L'expérience des marins qui » ont visité Gorée, disent-ils, ne s'y est point trompée, et tous, en reconnaissant que le service ne *serait pas possible* à Gorée même, ont désigné l'anse » de Dakar, sur la presqu'île du Cap-Vert, *comme le point où pourrait être » établi le dépôt de charbon* du service postal. Les Agents de la Compagnie » concessionnaire envoyés sur les lieux, ne pouvaient manquer d'arriver à » une semblable conviction ; aussi, laissant de côté *Gorée comme impraticable,* » est-ce de l'examen de Dakar que nous allons nous occuper.

» L'anse de Dakar est abritée par la côte depuis le nord jusqu'au sud, en » passant par l'ouest. Le fond y est suffisant pour les plus grands navires, à » 400 mètres du rivage ; la tenue y est bonne ; enfin la houle y est *infini-* » *ment moins violente que devant Gorée.* Sur ce point, les opérations de dé- » barquement et d'embarquement du charbon sont *possibles presque toute » l'année,* et c'est là seulement qu'il est permis de songer à établir le dépôt » du combustible. »

Nous ignorons à quels marins MM. les Administrateurs de la Compagnie ont eu recours pour obtenir sur Dakar les renseignements qui précèdent, mais à coup sûr ce ne sont pas MM. Bouët-Willamez et de Kerhallet qui ont pu déclarer qu'à *Dakar seulement les opérations de débarquement et d'embarquement sont possibles presque toute l'année ;* car ces officiers supérieurs affirment que « *Gorée est dépôt de vivres et de combustibles* pour la station » d'Afrique, et qu'elle est *désignée comme devant être ultérieurement une des » escales de la ligne transatlantique de Rio-Janeiro.* »

Et plus loin :

« Que la baie de Gorée est la *plus vaste, la plus sûre* et l'une des meilleures » de toutes celles qu'offre la côte occidentale d'Afrique *dans toute son étendue.* »

Nous tenons à bien constater que les renseignements recueillis par les délégués de la Compagnie sont inexacts, afin que plus tard elle ne dise point aux Ministres des Finances et de la Marine : « Guidée par les hommes de » mer les plus expérimentés, j'ai établi mon dépôt de charbon sur le meilleur » point de la baie de Gorée, dans l'anse de Dakar ; mais je reconnais aujourd'hui » que le meilleur des points ne vaut pas mieux que les autres, et je » demande à abandonner ces côtes inhospitalières pour m'établir définitivement à Saint-Vincent. »

On nous excusera donc d'insister sur ce chef, et de corroborer les déclarations déjà si formelles des hommes de mer les plus compétents, par celles des habitants de la localité. Ils s'expriment, en effet, de la manière suivante, dans une pétition adressée au Gouverneur du Sénégal, au mois de mai 1859 :

« Nous savons que la Compagnie a déjà, d'après l'avis de personnes  
 » compétentes sans doute, fait l'acquisition d'une certaine étendue de terrain  
 » à Dakar; il ne nous appartient pas de nous prononcer sur la convenance  
 » de cette opération; mais il est de notre devoir de déclarer, afin de pré-  
 » munir le Gouvernement contre des réclamations qui pourraient se produire  
 » ultérieurement, que, dans notre humble appréciation, nous croyons que le  
 » dépôt de charbon sera *très-difficile*, sinon *impraticable*, et toujours *dispen-  
 » dieux*, au lieu qui a été choisi; le fond n'y est pas bon, le mouillage est  
 » éloigné; et dans la saison pluvieuse, les navires sont *constamment exposés*  
 » à être jetés à la côte par les *tornades*. Il n'en est pas de même à Gorée,  
 » où, comme on le sait, la rade est de toute sûreté.

« Il s'opère à Ténériffe un grand mouvement de charbon de terre, et la  
 » rade de Gorée a, de plus, l'avantage d'être *plus commode* et *plus sûre*. »

Enfin, nous citerons quelques fragments d'un article très-remarquable publié à ce sujet dans le *Moniteur du Sénégal*, numéro du 14 juin 1859, et signé du commandant actuel de Gorée et dépendances, M. le chef de bataillon du génie Pinet-Laprade :

« La sûreté de la rade de Gorée n'est pas contestable, si les capitaines  
 » prennent les précautions indiquées par les hommes de mer expérimentés  
 » qui ont fréquenté cette côte, et en première ligne par le comte Bouët-  
 » Willaumez. Il est sans exemple qu'un grand navire se soit perdu sur cette  
 » rade.... Le mouillage de Gorée est incontestablement supérieur à ceux  
 » de la grande terre (Dakar). Les dangers à courir par les bâtiments, pen-  
 » dant l'hivernage, sur rade de Gorée, sont nuls, *même pour des navires à  
 » voiles*..... La Compagnie des Messageries Impériales a *choisi*, pour éta-  
 » blir son dépôt, l'un des points du rivage de l'anse de Dakar; elle s'est donc  
 » placée, à notre avis, dans les *conditions les plus défavorables*, et cependant  
 » elle pourra encore opérer très-rapidement et sans danger les mouvements  
 » de combustible, en ayant soin de n'expédier les bâtiments qui doivent  
 » porter ce combustible d'Europe que de novembre à juin. Enfin, pour ter-

» miner, nous dirons que les lignes anglaises font leur charbon sur les rades  
 » de Madère et de Sainte-Croix-de-Ténériffe, et que ces rades sont loin de  
 » valoir celle de Gorée; qu'il suffit, par conséquent, d'organiser à Gorée ce  
 » qui existe sur des rades moins belles : un personnel suffisant et un maté-  
 » riel convenable. »

Il est impossible d'imaginer rien de plus net et de plus favorable à la cause que nous défendons; il demeure donc parfaitement établi que le mouillage de Gorée est *incontestablement supérieur* à celui de Dakar, et que la Compagnie a choisi son emplacement sur le point le *plus défavorable* de la baie.

Que la Compagnie ait des raisons particulières pour s'établir à Dakar plutôt qu'à Gorée, rien de mieux; mais s'il lui est loisible d'user d'un droit incontestable, il doit nous être permis, à notre tour, de faire nos réserves en faveur de Gorée, afin que Gorée un jour ne porte pas la peine des fautes commises par la Compagnie. Du reste, les commerçants établis à la côte d'Afrique ne sont pas exigeants : ils demandent simplement que le dépôt de charbon se fasse sur un point de la baie, voilà tout; mais ils tiennent médiocrement, et les habitants de Gorée surtout, à voir encombrer la rade par l'attirail d'un immense matériel, et à respirer la poussière envahissante du charbon; sous ce rapport, ils aimeraient infiniment mieux que la Compagnie s'en tint à son projet d'établissement à la grande terre; et s'ils se sont fait un devoir de l'avertir, ils ont agi dans un but fort désintéressé, celui d'éviter à l'Administration des Messageries les frais d'une tentative infructueuse.

Mais, nous l'avons déjà dit : le projet de MM. les Administrateurs est de persuader d'abord que Gorée est *absolument impropre* à tout dépôt de combustible; on arrivera ensuite, quant à Dakar, à la même conclusion; alors, on demandera l'abandon de la baie de Gorée pour s'établir définitivement aux îles du Cap-Vert. Citons un passage remarquable que nous fournit l'écrit émané de MM. les Administrateurs des Messageries :

« La plus radicale, la meilleure sans doute des solutions à adopter, serait  
 » l'abandon de Gorée comme escale des lignes transatlantiques du Brésil,  
 » jusqu'au moment du moins où la construction d'un port à Gorée ou à  
 » Dakar aurait fait disparaître les inconvénients que présente cette escale  
 » Les arguments ne manqueraient pas pour justifier cet abandon. »

Voilà *franchement* ce que désirent MM. les Administrateurs de la Compagnie, voilà les vœux dont ils poursuivent la réalisation.

Il faut croire pourtant que le Gouvernement français a eu des raisons majeures pour imposer à la ligne postale du Brésil l'escale de Gorée; sans en tenir compte, MM. les Administrateurs des Messageries, après avoir obtenu une subvention hors de proportion avec les faibles sacrifices que nécessite cette escale, ne craignent pas de dire que la ligne du Brésil n'est pas la ligne de la côte d'Afrique; que les intérêts commerciaux français qui ont déterminé la création de la ligne transatlantique du Brésil et de la Plata ont leur siège dans ces contrées et non dans la Sénégambie; qu'il ne faut pas risquer de compromettre des intérêts *très-supérieurs* au profit d'autres intérêts *moins importants*. Mais pourquoi ces objections ne se sont-elles pas produites au moment de la conclusion du marché? M. le Ministre des Finances n'est-il pas aujourd'hui en droit de dire: Puisque vous voulez diminuer vos charges, je vais, de mon côté (c'est mon droit et mon devoir), réduire la subvention basée sur l'importance de ces charges, et notamment celle d'un établissement à fonder dans une possession française. Les raisons données par la Compagnie des Messageries sont précisément celles que pourraient faire valoir nos grandes Compagnies de Chemins de Fer si elles demandaient à être déchargées de l'exécution des petites lignes d'embranchement.

MM. les Administrateurs reconnaissent que l'abandon de Gorée leur ferait la part trop belle, et qu'étant redevables d'une subvention au Gouvernement, ils sont tenus, vis-à-vis de lui, à certaines obligations; ils lui proposent donc une transaction consistant à ne faire toucher à Dakar que les paquebots de la ligne de Marseille, en demandant toutefois la construction, sur ce point, d'un-brise lames d'un kilomètre de long. « Nous croyons sincèrement, ajoutent-ils, que la France posséderait à Dakar le plus beau port des côtes d'Afrique. »

Comme nous l'avons déjà fait observer, la Compagnie des Messageries a le droit incontestable de s'établir à Dakar, si cela lui convient; seule sur cette rade, qui ne serait fréquentée par aucun autre navire en dehors des charbonniers, elle s'installerait à sa guise, sans être gênée nulle part; mais pourquoi voudrait-elle mettre à la charge du Gouvernement un travail qui ne profiterait ni au Gouvernement ni au commerce?

Nous comprendrions que le Gouvernement construisît une jetée à la pointe nord de l'île de Gorée, de manière à fermer le bassin naturel où s'opèrent aujourd'hui les débarquements; nous comprendrions, et c'est là ce qu'a demandé le commerce de la localité, qu'un tel bassin servît principalement à radouber les navires et à faciliter en tout temps, à bord des chaloupes, les opérations des navires, qui continueraient à se tenir en grande rade. Alors un tel travail, fait dans de telles conditions, profiterait au commerce et à la Compagnie, sans exiger des dépenses trop considérables. Mais nous ne comprendrions pas que l'État payât une nouvelle subvention à la Compagnie pour construire un port sur un point inhabité, qui, en définitive, servirait exclusivement à l'exploitation du service des Messageries.

On veut *créer* un port à Dakar; mais un port ne se crée pas : la nature le donne. Or, nous le demandons, où se trouve le port *naturel* de la baie de Gorée, si ce n'est dans l'est et dans l'est-nord-est de l'île, sur les points choisis précisément par les navires de l'État et par les navires de commerce? Questionnez les hommes de mer, ils vous répondront tous que le port naturel, c'est-à-dire le meilleur, est celui où les navires mouillent le plus habituellement.

Nous dirons avec les négociants de Gorée, qui s'adressaient au commandant de la station dans les termes suivants (*Moniteur du Sénégal*, numéro du 12 mai 1857) :

« Insistons auprès de S. Exc. le Ministre de la Marine et des Colonies » pour obtenir la construction, à Gorée, d'une jetée dont la nature a fait la » moitié des frais. Avec une jetée de quelques centaines de mètres et un » quai d'une exécution facile, nous obtiendrions un bassin intérieur qui per- » mettrait de caréner les plus grands navires, et d'embarquer et de débar- » quer avec la célérité que réclament plus que jamais le commerce et la » navigation à vapeur. Le Gouvernement de la Métropole n'a rien épargné » pour faire fortifier Gorée et en faire une citadelle imprenable. Aussi som- » mes-nous intimement persuadés qu'il ne refusera pas de couronner l'œuvre » en dotant le port de commerce de l'amélioration dont l'autorité reconnaît » elle-même l'utilité. »

Considéré au point de vue politique comme au point de vue commercial le port de Gorée a une importance qu'on ne saurait méconnaître, surtout de-

puis qu'il est démontré que les navires de guerre ont à tenir compte des forts. — Si donc, chose peu probable sans doute, mais possible, — une guerre venait à jeter la perturbation dans le commerce maritime, Gorée offrirait un refuge assuré aux navires occupés à la côte d'Afrique, ainsi qu'à ceux qui, venant de l'Inde, des mers du Sud et même des Antilles, aimeraient mieux perdre du temps que de s'exposer sans gloire à tomber dans les mains de l'ennemi en approchant des côtes de France. Ne se féliciterait-on pas, en pareille occurrence, de trouver à Gorée un bon approvisionnement de combustible, au lieu de le savoir à 120 lieues de là, au pouvoir de l'ennemi? Sans aller si loin, et pour citer, à l'appui de nos affirmations, un exemple d'actualité et d'à-propos, ne sera-ce pas à Gorée qu'iront se ravitailler prochainement les frégates destinées à transporter nos soldats et nos marins sur les côtes de la Chine? Nous bornerons à ces quelques mots des considérations auxquelles il serait facile de donner plus d'étendue, mais qui s'écarteraient de la question spéciale que nous traitons.

Dans le but d'appuyer leur système, MM. les Administrateurs des Messageries avancent que l'Angleterre possède non loin de Gorée (à 25 lieues au sud) le magnifique fleuve de la Gambie, et que Bathurst est dans les mêmes conditions que Gorée, par rapport à la ligne du Brésil; et toutefois la Grande-Bretagne n'a jamais songé à relier Bathurst à cette ligne. Ce rapprochement ne nous paraît pas heureux : d'abord, Bathurst est situé dans une rivière dont l'accès, impossible la nuit, est toujours dangereux pour les navires d'un grand tonnage; ensuite, le commerce de cette localité appartient à la France en majeure partie, et il n'a pas, de bien s'en faut, l'importance de celui dont Gorée est le point central; il est d'ailleurs desservi par la ligne de paquebots à vapeur d'Afrique. L'Angleterre n'avait donc aucune raison pour faire toucher sa ligne du Brésil à Bathurst, en amenant sur ce point deux services à vapeur; mais en revanche nous pouvons affirmer hardiment que si Gorée appartenait au peuple anglais, depuis longtemps Gorée serait devenu le magasin à charbon des lignes postales du Brésil, de la côte d'Afrique et du Cap.

Il est de fait que Gorée n'a pas encore la jetée destinée à y faire un bassin de carénage et à y abriter les petites embarcations. Faut-il en conclure qu'un dépôt de charbon n'y est pas dès à présent possible dans les condi-

tions de célérité voulues pour assurer le service des steamers transatlantiques? Nous pensons et nous prouverons que c'est chose très-praticable, si la Compagnie veut un peu s'en donner la peine. Malheureusement, elle ne fait rien pour s'installer; elle semble avoir pris le parti de considérer la subvention comme un bénéfice lui revenant, et de laisser au Gouvernement le soin d'organiser son service. Ne demande-t-elle pas que le brise-lames de Dakar s'exécute aux frais de l'État? Ne réclame-t-elle pas un supplément annuel de 360,000 fr. dans le cas où on l'obligerait à relier Saint-Vincent à Gorée par une ligne d'embranchement? Ces prétentions paraissent peu vraisemblables, et cependant elles sont avérées. Si la Compagnie ne prend aucune disposition sérieuse à Gorée, s'occupe-t-elle du moins à former un établissement de quelque importance aux îles du Cap-Vert? Pas davantage; elle compte se servir sur ce point du matériel anglais; elle paiera, il est vrai, ce matériel peu à peu, sous forme de charbon et d'une manière imperceptible, ou peut-être trop visible, quand, à la fin de chaque année, elle additionnera son compte de frais généraux. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas notre affaire, et nous n'avons à nous occuper que de Gorée. Or, nous disons qu'à Gorée, si la Compagnie veut acheter les terrains propices, construire les débarcadères qui lui sont indispensables, entretenir des pontons sur rade, se procurer des chaloupes et des chalands propres aux embarquements du charbon, disposer d'un personnel actif et bien exercé, avoir à son service sur rade un bon remorqueur d'une vingtaine de chevaux de force pour traîner les embarcations chargées sous la grue des paquebots, agir enfin en toutes choses comme le font les Anglais aux îles du Cap-Vert, nous soutenons, avec tous les hommes pratiques, que la Compagnie embarquera le charbon en rade de Gorée aussi vite qu'à Saint-Vincent, et beaucoup plus vite qu'à Madère ou à Sainte-Croix de Ténériffe.

L'extrait suivant d'une lettre écrite de Saint-Vincent par une personne connaissant parfaitement les différents points de la côte occidentale d'Afrique, vient à l'appui de ce qui précède : « M. Millers a construit des débarcadères » suffisants et des chemins de fer; il a en outre des magasins flottants, des » remorqueurs à vapeur de la force de vingt chevaux et des chalands con- » venablement construits, contenant en sacs, chacun, 50 tonneaux de char- » bon. A l'arrivée du steamer, on l'accoste tribord et babord; une petite

» machine spéciale qui est à bord du paquebot fonctionne rapidement, et en  
 » une journée, sans tour de force, 400 tonneaux de charbon sont embarqués.  
 » La question est une *question de capital* : la Compagnie recule devant  
 » cet accessoire. Elle peut avoir raison dans son intérêt particulier ; mais le  
 » Gouvernement, qui donne l'argent de son budget, ne peut abandonner  
 » l'intérêt général et celui de son commerce, en voie de progrès aux côtes  
 » occidentales d'Afrique. » ( Voir le journal la *Gironde*, n° du 3 août 1859.)

Que la Compagnie prenne de semblables dispositions à Gorée, et nous nous portons garants du succès ; mais puisqu'elle redoute tant les installations, pourquoi n'a-t-elle pas fait un appel au commerce par voie d'adjudication publique ? Sait-elle s'il ne se serait pas présenté des entrepreneurs offrant assez de garanties pour assurer la régularité du service des paquebots ? Nous croyons fermement qu'elle en aurait trouvé, et dans tous les cas, l'insuccès d'une semblable tentative serait venu à l'appui de son système. Elle n'a pas cru devoir adopter une marche aussi simple que peu coûteuse ; elle cherche au contraire à se soustraire aux obligations qu'elle a contractées envers l'État, en offrant seulement de desservir Gorée par la ligne à petite vitesse qui, partant de Marseille, doit rétrograder jusqu'à Lisbonne, pour aller de là à Ténériffe prendre 200 tonneaux de charbon sur une rade bien moins sûre que celle de Gorée, et enfin à *Dakar*, où l'on se félicite de n'avoir à embarquer que 200 tonneaux à chaque voyage, soit 400 par mois au lieu de 1,600 qu'il faudrait pour les deux lignes si ces deux lignes prenaient leur charbon à Dakar ou à Gorée.

Une telle solution n'est proposée par la Compagnie que comme pis aller dans le cas où l'État ne consentirait pas à l'abandon absolu de l'escale de Gorée ; nous devons examiner si cette solution donne une satisfaction suffisante aux intérêts français engagés à la côte d'Afrique. Certes, le commerce serait bien exigeant s'il ne se contentait pas d'un service mensuel régulièrement organisé ; mais le service de la ligne de Marseille offrira-t-il plus d'avantages aux particuliers que la navigation à voiles ? Nous ne le croyons pas. En effet, les paquebots partant de Bordeaux pour Gorée auront un simple parcours de 755 lieues marines, tandis que ceux de Marseille, indépendamment de leur moindre vitesse, devront parcourir 280 lieues de plus, soit au moins un tiers en sus de la route directe ; et l'on doit ajouter à cet

inconvéniént majeur un autre plus grave encore : c'est que, d'après le tableau des itinéraires proposés par la Compagnie à l'adoption de l'administration supérieure, les lettres de la côte d'Afrique arriveront à Marseille du 16 au 17 de chaque mois, c'est-à-dire le *lendemain ou le surlendemain* du départ de l'autre paquebot, de sorte que la réponse à ces lettres ne pourra être expédiée que vingt-huit jours après. Il est difficile d'imaginer en matière de correspondance une combinaison plus malheureuse. Admettons que l'on parvint même à gagner deux jours sur le trajet total (et assurément ce serait beaucoup), la ville de Marseille seule en France aurait à peine le temps de répondre à la correspondance; et l'on ne doit pas oublier que Bordeaux et Rouen entretiennent aussi avec la côte d'Afrique d'importantes relations. Le Gouvernement, qui tient essentiellement au développement de notre commerce, le seul remède vraiment efficace contre la traite des noirs, dans ces parages, ne perdra pas de vue que la rapidité des communications multiplie les échanges.

Encore une citation (ce sera la dernière) : elle vient corroborer tout ce que nous avons dit au sujet de l'escale de Gorée. M. Rousseau, délégué de la Chambre de Commerce de Rouen à la côte d'Afrique, après avoir habité Gorée pendant plus de quinze ans, et visité plusieurs fois Saint-Vincent, Ténériffe, Funchal (île Madère), Bahia, Fernambouc et Rio-Janeiro, a écrit au *Courrier de la Gironde*, n° du 17 septembre 1859, la lettre suivante :

« Un journal de Bordeaux annonce comme un événement heureux la mise  
 » en activité des paquebots transatlantiques entre Bordeaux et le Brésil pour  
 » le printemps prochain. La Compagnie des Messageries Impériales manifeste,  
 » assure-t-on, à cet égard, une résolution bien arrêtée. Oui, mais avec des  
 » modifications, et ces modifications ne sont rationnelles qu'au point de vue  
 » de l'intérêt particulier de la Compagnie.

» Certes, c'est une habile administration, celle qui, avant les chemins de  
 » fer, avait su monopoliser les lignes les plus fructueuses de France, faisant  
 » disparaître les concurrences par des tarifs qu'elle seule pouvait supporter.  
 » Certes, la Compagnie des Messageries est une grande Compagnie, ayant  
 » un grand savoir-faire. Il lui est donc facile d'exécuter dans leur intégrité  
 » les conventions du 16 septembre.

» Des hommes habiles ont été chargés par elle de l'organisation du ser-

» vice. Ces Messieurs ont aperçu des difficultés de détail et d'installation  
 » coûteuses; pour éviter des dépenses, ils ont voulu tourner ces difficultés,  
 » et ils les font si grandes, ils les développent avec tant de talent, qu'on  
 » serait tenté de leur donner gain de cause. Malheureusement, le remède  
 » qu'ils proposent est en tout point inapplicable.

« On ne saurait changer l'itinéraire tracé, ni déshériter une côte aujour-  
 » d'hui française des bienfaits d'une correspondance prompte avec la métro-  
 » pole. Ces Messieurs disent : Il ne faut pas passer à Gorée, mais à Saint-  
 » Vincent des îles du Cap-Vert, colonie portugaise; puis on fera une escale  
 » de plus à Fernambouc (Brésil), *parce que* Gorée comme centre d'approvi-  
 » sionnement de charbon est impossible, *parce que* les passagers seront ef-  
 » frayés de relâcher à un point de la côte occidentale d'Afrique, *parce que*  
 » passer à Gorée c'est allonger le trajet de 57 milles.

» 1° La rade de Gorée est loin de présenter l'impossibilité dont on parle.  
 » A Funchal (île de Madère) et à Sainte-Croix de Ténériffe les difficultés sont  
 » incomparablement plus grandes, et les bateaux à vapeur y embarquent  
 » annuellement avec exactitude 30,000 tonnes de charbon. C'est que dans  
 » ces rades il a été pris des mesures, et qu'un matériel et un personnel con-  
 » sidérables assurent la promptitude du service. C'est ce matériel et ce per-  
 » sonnel que la Compagnie doit organiser; elle préfère abandonner Gorée  
 » pour éviter les dépenses, et passer à Saint-Vincent, où un habile négociant a  
 » pris des dispositions pour assurer le service d'embarquement des charbons.

» Que la Compagnie fasse de même à Gorée. Pour cela, il ne faut pas  
 » choisir le point de la rade le *plus incommode* et y acheter à *bas prix* quel-  
 » ques terrains pour faire simulacre de bonne volonté. Il faut se mettre  
 » franchement à l'œuvre; pour quelques centaines de mille francs tout sera  
 » organisé, et le service postal ne sera pas à la discrétion et du gouverne-  
 » ment portugais et d'un négociant anglais, parfaitement disposés aujourd'hui,  
 » mais qui demain peuvent être hostiles. Si le gouvernement anglais avait  
 » possédé une *île de Gorée*, une *rade de Gorée*, jamais il n'eût songé à Saint-  
 » Vincent. Et il n'est pas permis de méconnaître les hautes considérations  
 » d'intérêt commercial et politique qui ont engagé les membres de la Com-  
 » mission du Gouvernement à indiquer Gorée et non Saint-Vincent, port  
 » étranger.

» 2° Une escale à Gorée effraiera, dit-on, les passagers. Il est vraiment  
 » triste de voir avancer un semblable argument. Mais Gorée ne sait pas ce  
 » que c'est qu'une épidémie, ce que c'est que la fièvre jaune, tandis que  
 » Saint-Vincent et les îles du Cap-Vert sont chaque année visités par un fléau,  
 » le choléra ou la famine.

» 3° Toucher à Gorée, c'est allonger le trajet de 57 milles. Oui, en admettant  
 » l'escale de Fernambouc, non en allant directement à Bahia. On parle de cou-  
 » rants; ceux qui seront contraires au départ, seront favorables au retour.

» Les objections présentées dans l'intérêt de la Compagnie ne sont que  
 » spécieuses. Eussent-elles plus de sérieux, il faudrait passer outre. La ligne  
 » des bateaux transatlantiques n'est pas faite pour les relations particulières  
 » entre Bordeaux et le Brésil seulement : elle a été combinée dans un but  
 » d'intérêt général. Gorée, qu'on parle de délaisser, est la tête de colonne de  
 » toute la navigation française à la côte d'Afrique, du Cap-Vert à Sierra-Léone.  
 » Tandis que partout ailleurs le mouvement de la navigation française est  
 » presque stationnaire, là elle a pris un tel développement que là où quinze  
 » navires étaient à peu près chargés annuellement il y a vingt ans, il s'en  
 » charge aujourd'hui douze cents. Notre pavillon y compte à lui seul plus de  
 » navires que toutes les puissances maritimes ensemble, et ce n'est pas notre  
 » plus belle victoire. Nous pouvons nous glorifier, et comme chrétiens, et  
 » comme philanthropes, d'avoir vu *disparaître la traite des noirs* partout où  
 » notre commerce et notre navigation ont pris un rapide essor.

» Les Anglais n'ont pas obtenu ces résultats en détruisant 997 navires  
 » portugais, brésiliens et autres, suspects de traite. C'est que le commerce  
 » français demande à l'Afrique les produits du sol, et *un nègre produit cha-*  
 » *que année une somme supérieure au prix qu'un négrier donnerait de ce*  
 » *même nègre*. Partant, plus de traite. Que la Compagnie s'attache donc au  
 » mouvement du progrès et de la civilisation, préparé avec tant sagacité par  
 » l'amiral Bouët, et développé avec tant d'énergie par le gouverneur actuel,  
 » le colonel Faidherbe.

» Que la Compagnie des Messageries accepte franchement les conditions  
 » du contrat du 16 septembre. Elle verra surgir de nouveaux éléments de  
 » commerce : les pourguères, les ricins donneront des cargaisons de retour  
 » aux charbonniers : des salines s'établiront, les conditions du fret seront

» modifiées, et le charbon sera moins cher à Gorée que sur aucun point du  
 » parcours de la ligne. Alors la Compagnie des Messageries trouvera une  
 » large compensation aux dépenses qu'elle aura faites. »

Nous croyons avoir suffisamment démontré que l'escale de Gorée, désignée par le Gouvernement comme centre des approvisionnements de combustible, peut suffire amplement aux besoins du service des paquebots transatlantiques; mais si, contre notre attente, S. E. M. le Ministre des finances donnait l'autorisation de scinder le service, nous demanderions comme un droit rigoureusement acquis, qu'indépendamment du maintien de la ligne de Marseille sur Gorée ou Dakar, la Compagnie fût tenue de relier Saint-Vincent à Saint-Louis et Gorée par une ligne d'embranchement. Nous avons établi en effet que les paquebots de Marseille seuls ne répondraient pas aux besoins du service postal de la côte d'Afrique, et encore moins au transport des passagers; il est donc de toute justice que la Compagnie, qui a été indemnisée en raison de ses dépenses présumées, offre un dédommagement au commerce, par l'établissement d'une bonne ligne secondaire. De quel droit demande-t-elle donc une subvention supplémentaire de 360,000 fr. par an? Il nous semble qu'ayant souscrit à desservir Gorée, elle ne peut aujourd'hui se soustraire aux conséquences de cette obligation, et qu'elle doit être tenue, ni plus ni moins qu'un simple particulier, à remplir tous ses engagements, sous peine de dommages-intérêts; ils se traduiraient dans la circonstance actuelle, par une diminution considérable de la subvention primitivement déterminée, et dont la concession a eu lieu dans le but de seconder l'établissement d'une ligne directe.

MM. les administrateurs des Messageries ont longuement énuméré les inconvénients vrais ou supposés de l'escale de Gorée; mais ils se sont abstenus soigneusement de parler de ceux de Saint-Vincent. Nous allons tâcher de suppléer à cette lacune.

» Le climat de ces îles, dit M. Philippe de Kerhallet, est humide et brûlant depuis le mois de décembre jusqu'en juillet, époque de la saison sèche; mais alors il n'est pas malsain comme dans la saison des pluies. Celle-ci dure pendant les mois d'août, septembre, octobre et novembre; c'est alors que règnent dans l'Archipel, des fièvres pernicieuses et parfois la fièvre jaune. La petite-vérole est fort dangereuse et fait de grands rava-

» ges parmi la population noire principalement. La gale, en outre, est en-  
 » démique, et très-mauvaise pour les Européens; elle rappelle la lèpre.  
 » (page 280)

» ..... Dans l'hivernage, les vents dominants varient du sud-est au sud  
 » et à l'ouest; cette époque est celle des *coups de vent* qui soufflent du sud  
 » au sud-ouest, parfois avec violence, et rendent fort dangereux les mouilla-  
 » ges exposés à ces vents; c'est aussi l'époque des tornades et des orages. »

La rade de Gorée n'est donc pas la seule qui soit exposée parfois aux in-  
 convénients de la saison pluvieuse; mais à Gorée on compte à peine dans un  
 an deux ou trois tornades dont la durée moyenne est d'environ deux heures,  
 et l'on n'y voit *jamais ces coups de vent* qui règnent aux îles du Cap-Vert,  
 et dont Saint-Vincent n'est pas exempt. Est-il besoin d'ajouter que, sous le  
 rapport sanitaire, Saint-Vincent ne saurait un instant soutenir la comparaison  
 avec Gorée?

D'un autre côté, l'île de Saint-Vincent est dépourvue de toutes ressources;  
 on n'y trouve ni vivres, ni eau, ni ces objets de tout genre dont Gorée abonde,  
 et qui sont indispensables aux voyageurs après une longue traversée.

Sous le rapport des embarquements, on dépendra nécessairement du né-  
 gociant anglais auquel doit s'adresser la Compagnie; et là, pas plus qu'ailleurs,  
 on ne parviendra à se soustraire aux cas de force majeure; les ouvriers y  
 manquent souvent, et l'on est obligé d'en faire arriver alors de Madère;  
 l'entrepreneur n'en est pas moins tenu de livrer du charbon aux diverses  
 lignes de paquebots, et même aux vapeurs qui passent accidentellement; de  
 sorte que plusieurs steamers se trouvent parfois ensemble sur rade. Dans ce  
 cas, les derniers arrivés attendent leur tour : que fera le paquebot français  
 quand il sera ainsi devancé et qu'il subira un retard de plusieurs jours (1)?

Abordons, en terminant, un côté de la question, qui a son importance,  
 quoique Messieurs les Administrateurs des Messageries semblent en tenir peu

(1) Ces lignes étaient écrites lorsqu'on nous a remis les renseignements suivants, puisés  
 dans le *Moniteur du Sénégal*, numéro du 27 septembre 1859 :

Un commerçant de Saint-Louis, ancien capitaine au long-cours, M. Barthe, que ses af-  
 faires ont appelé récemment aux îles du Cap-Vert, et, en particulier, à Saint-Vincent,  
 ayant eu l'occasion de prendre des renseignements sur la localité et la manière dont s'y  
 font les chargements de charbon pour les bateaux à vapeur, nous communique, dans les

de compte : c'est du chiffre toujours croissant des affaires de la France sur la côte Occidentale d'Afrique que nous voulons parler.

MM. les Administrateurs de la Compagnie, dans le but sans doute de faire écarter de l'itinéraire proposé par le Gouvernement un point qui n'a pas leurs sympathies, parlent, dans leur Mémoire, « *du peu d'importance des établissements français de la côte d'Afrique, aux points de vue postal et commercial* ; » ils font ressortir, au contraire, avec une certaine complaisance, le chiffre élevé du mouvement commercial et maritime de Bahia et de Fernambouc. Nous n'aurons certes pas la témérité de comparer l'indigence Africaine avec la richesse de l'empire Brésilien ; mais il nous sera sans doute

termes suivants, le résultat de ses observations, qui ne sont pas sans intérêt pour ceux qui attendent avec impatience dans quel sens sera résolue la question des paquebots transatlantiques relâchant à Gorée :

« L'île de Saint-Vincent, une des plus nord de l'Archipel après Sainte-Croix, a sa rade ouverte et exposée aux vents de nord-ouest ; ces vents soufflent pendant trois ou quatre mois de l'année, et rendent, pour ainsi dire, le transbordement de charbon, sinon impossible, du moins excessivement difficile, et même périlleux. Une forte houle, venant du large, poussée par ces vents, y rend la mer extrêmement grosse, et, je ne crains pas de le dire, sur la rade de Saint-Vincent, quand soufflent les vents du nord-ouest, il y a autant de danger pour les navires qu'il y en a sur les rades de Gorée, Dakar, ou dans la baie Saint-Bernard, par les vents de sud-ouest. Nous savons, du reste, que les vents de sud-est et de sud-ouest qui soufflent à Gorée, sont de peu de durée, tandis que celui de nord-ouest, à Saint-Vincent, dure des huit et dix jours.

» Voici comment se fait le transport du charbon à bord des bateaux à vapeur : trois entrepôts de charbon existent à terre ; ils appartiennent, deux à des Compagnies anglaises, et un à une Compagnie portugaise.

» Le charbon est déposé dans de vastes entourages en pierre ; il est transporté à bord des chaloupes au moyen de charrettes qui circulent sur des voies ferrées se prolongeant à une certaine distance dans l'eau, 50 mètres environ. Ces charrettes sont poussées par des manœuvres. Le charbon est chargé à bord de grandes chaloupes, qui sont remorquées en rade au moyen d'un petit bateau à vapeur ; tout autre espèce de remorquage est impossible lorsque soufflent les vents de nord-ouest.

» La Compagnie la plus importante a, dans ce moment, dix-huit chaloupes en fer, l'autre en a dix seulement. Ces dernières sont en bois, doublées en zinc ou en cuivre. Elles sont à fond plat, de la capacité de vingt à vingt-cinq tonneaux chaque. Un chargement de cinq à six cents tonneaux, en temps calme, avec la plus grande célérité possible, ne peut durer moins de deux jours, et peut exiger beaucoup plus de temps lorsque soufflent les vents de

permis d'exposer notre situation vraie, afin de démontrer que si le commerce du Brésil avec les diverses puissances maritimes est incomparablement supérieur à celui de la côte d'Afrique, il n'en est pas de même du commerce spécial de la France avec l'empire Américain. On n'ignore pas, en effet, dans quelle vaste proportion l'Angleterre, les États-Unis et le Portugal contribuent au mouvement commercial, que les auteurs du Mémoire semblent attribuer, par un silence prudemment mesuré, à la France seule; on sait aussi que les voyageurs, qui entrent pour une si large part dans le succès d'une entreprise du genre de celle dont nous nous occupons, sont Portugais, Italiens, Espagnols, Anglais, Allemands, et que les Français sont loin de former la

nord-ouest. On ne peut employer moins de cent cinquante à deux cents manœuvres pour faire ce travail; ces manœuvres sont payés 1 fr. 50 c., 2 fr. et 3 fr. par jour; il y en a même à 4 et 5 fr., qui sont employés à bord des chaloupes ou des bateaux. Il arrive souvent, lorsque vient l'époque des pluies, c'est-à-dire quand on s'occupe de la culture des terres dans les montagnes, que les manœuvres sont rares; alors on les paie plus cher, et, quelquefois même, les chargements sont retardés. Dans ce moment, le charbon vaut, rendu à bord, de 50 à 55 fr. le tonneau.

» Indépendamment de ces voies ferrées dont je parle plus haut, les Compagnies sont obligées d'en avoir d'autres, se prolongeant sur le fond, jusqu'à une certaine distance dans l'eau, au moyen desquelles elles font halier les chaloupes à terre, lorsqu'elles ont besoin d'être réparées; et ceci n'est pas une des moindres dépenses des Compagnies, tant à cause des avaries fréquentes qu'éprouvent les chaloupes dans les divers transbordements, qu'à cause du manque d'ouvriers charpentiers, forgerons et calfats, qui tous sont Européens, les indigènes étant incapables de faire aucun travail de ce genre. Il s'ensuit que chaque Compagnie est obligée d'avoir un atelier de forge et de charpentage.

» Les droits d'importation du charbon de terre à Saint-Vincent, qui, jusqu'à ce jour, avaient été de 60 centimes par tonneau, vont être portés, en 1860, à 1 fr. 20 c.

» Comparons maintenant les îles du Cap-Vert à Gorée et aux divers points de la côte jusqu'à Sierra-Léone, et voyons ce qu'elles peuvent fournir en retour aux navires qui viennent approvisionner l'entrepôt de Saint-Vincent.

» Les îles du Cap-Vert ne produisent rien ou fort peu de chose; les quelques malheureux produits qu'on y ramasse, et en bien petite quantité, sont: le café, le sucre, l'orseille, la graine de pourguère et l'eau-de-vie. Il est impossible aux navires étrangers de charger ces produits pour tout autre lieu que le Portugal, à cause des droits exorbitants dont ils sont grevés à la sortie. Il y a bien encore le sel, mais il ne peut servir qu'au Brésil ou à Madagascar; il faut donc, une fois rendus à Saint-Vincent, que ces navires relèvent pour un autre point du globe et recommencent pour ainsi dire un deuxième voyage; il leur faut du

majorité. MM. les Administrateurs des Messageries nous permettront donc, à nous, pauvres Africains, de ne pas nous soumettre sans protestation à un arrêt aussi écrasant pour notre infériorité, et de revendiquer une part proportionnelle et légitime de ce bienveillant intérêt que la France ne refuse à aucune de ses colonies.

Est-il vrai, comme la Compagnie des Messageries veut le faire croire, que les affaires de la France avec le Brésil présentent une importance bien supérieure à celle qui est le partage des opérations faites avec la côte d'Afrique? Faut-il en conclure que les efforts du service transatlantique doivent se porter sur les points où les échanges ont le plus d'activité, en délaissant le pays où elles n'occupent qu'un rang bien inférieur?

lest; c'est une dépense qui n'est pas des moindres dans les frais d'armement, les manœuvres ne coûtant pas moins de 5 fr. par jour; et puis, ne peut-il pas arriver que ces navires aient besoin de réparations, soit dans la coque, soit dans la mâture? qu'ils aient besoin d'approvisionnements? trouveront-ils quelque ressource à Saint-Vincent ou dans toute autre île de cet Archipel? Non, rien, absolument rien. Les réparations les plus minimales sont impossibles; Saint-Vincent et plusieurs îles ne fournissent pas même d'eau potable; la viande, les volailles, les rafraichissements y sont inconnus. Gorée, au contraire, peut fournir tout ce qui est nécessaire à un armement; seul, avec quelques autres points de la côte jusqu'à Sierra-Léone, il peut fournir, et au-delà, des chargements à nos nationaux qui viendraient apporter le charbon, en donnant en retour à notre marine marchande le transport de l'arachide; et, de leur côté, les établissements que nous avons dans la Sénégambie ne pourraient que gagner, si les deux lignes de bateaux à vapeur touchaient à Gorée.

• Maintenant, au point de vue économique pour la Compagnie, j'ignore le prix que coûterait un établissement à Dakar ou dans l'anse Bernard; mais ce qui est incontestable, c'est que toutes les terres abordables formant la rade de Saint-Vincent sont occupées par la ville et les établissements dont j'ai déjà parlé, ou sont la propriété des Compagnies qui y sont déjà établies et qui seules peuvent en disposer; il faudra donc, si la Compagnie des Messageries Impériales veut y faire un établissement, qu'elle achète des deux autres les terres qui restent, et qu'elle construise ou qu'elle passe un marché pour faire approvisionner ses bâtiments par l'une de ces Compagnies; dans le premier cas, le compte fait ne donne pas moins de 750 à 800 mille francs de dépense première. Je doute, du reste, que ces Compagnies consentent à vendre la moindre parcelle de terrain, dans l'espoir d'avoir la fourniture de nos lignes de paquebots, et alors elles ne manqueraient pas de nous faire payer le charbon bien au-delà de sa valeur, en formant entre elles une association, comme cela vient d'avoir lieu sous mes yeux pour un bateau à vapeur se rendant à Bombay, qui, obligé de prendre 600 tonneaux, n'a pu les avoir qu'aux conditions les plus onéreuses.

Les documents officiels répondront péremptoirement à cette assertion. Nous n'avons qu'à consulter les tableaux du commerce extérieur publiés chaque année par l'Administration des Douanes.

S'agit-il de la navigation ?

Elle a offert, en 1858, avec le Brésil, les chiffres suivants, en fait de navires français chargés :

Entrée :	95 navires,	jaugeant	33,729	tonneaux.
Sortie :	135	—	—	39,539
	230	—	—	73,268

Tandis qu'on trouve avec la côte d'Afrique :

Entrée :	225 navires,	jaugeant	47,752	tonneaux.
Sortie :	209	—	—	44,742
	434	—	—	92,494

Il y a donc en faveur de la navigation africaine une supériorité de près de 20,000 tonneaux environ.

A cette supériorité de tonnage, correspond, comme de juste, un plus grand nombre de marins employés; on en trouve à la sortie, en 1858, 2,637 pour l'Afrique, 2,260 pour le Brésil.

Examinons la question à un autre point de vue que celui du tonnage; prenons-la à celui de la valeur des marchandises reçues ou exportées.

Il a été reçu du Brésil, au commerce général, pour 21,200,000 fr.; de la côte d'Afrique, pour 37,100,000 fr. (Sénégal, 15,600,000 fr.; côte d'Afrique non française, 21,500,000 fr. — Voir le résumé, page xxxiv du *Tableau du Commerce*).

Nous convenons que, d'un autre côté, le Brésil reçoit, en fait de produits français, des sommes supérieures à celles des marchandises dirigées vers l'Afrique; mais si on ajoutait aux chiffres du commerce spécial le montant des guinées, qui peuvent bien être considérées comme produits français puisqu'elles viennent par navires français des possessions françaises de l'Inde, on verrait l'équilibre entre les deux pays de destination tendre à se rétablir.

Nous n'entendons d'ailleurs nier en rien l'importance du Brésil; nous sommes persuadés qu'elle se développera puissamment sous l'action des paquebots transatlantiques; mais nous sommes fondés à dire que les affaires

avec la côte d'Afrique, tant française qu'étrangère, ne le cèdent pas, dans l'ensemble général des choses, à celles du Brésil, et qu'elles méritent du moins les encouragements les plus efficaces. Nous ne demandons pour elles aucune faveur, nous réclamons uniquement le maintien des engagements qui ont été pris d'une manière formelle.

Nous avons exposé dans cette Notice les raisons que nous avons à faire valoir en faveur du maintien de l'escale de Gorée; nous allons essayer, en terminant, d'en résumer la substance :

Lorsqu'il s'est agi d'obtenir la concession de la ligne postale du Brésil, dirons-nous aux Administrateurs de la Compagnie, vous connaissiez parfaitement le contenu du cahier des charges, et vous vous êtes bien gardés alors de faire aucune réserve contre l'allongement du chemin, contre l'insalubrité de Gorée et l'influence des courants; toutes ces considérations, qui à présent vous paraissent si graves et de nature à vous placer vis-à-vis de la ligne concurrente anglaise dans des conditions réelles d'infériorité, ne vous avaient alors nullement frappés; vos objections tardives tombent devant le simple examen pratique de la question. Nous avons en effet démontré que, même en touchant à Gorée, les paquebots français auront un parcours de 45 lieues moins long que celui de la ligne anglaise; que le climat de Gorée est beaucoup plus sain que celui de Saint-Vincent et du Brésil, et que l'influence des courants devient nulle pour un bateau à vapeur obligé de suivre une ligne droite, car le désavantage du voyage d'aller est exactement racheté par un avantage correspondant au retour, et enfin que l'infériorité de la ligne française, si cette infériorité se produit jamais, ne pourra provenir que de l'insuffisance des machines ou de l'imprévoyance de l'Administration. — Plaçons-nous à un autre point de vue, et nous dirons à la Compagnie : Si nous passons à l'examen de la valeur de vos objections relatives au défaut de sécurité de la rade et aux difficultés d'accostage et d'embarquement, ce n'est plus nous qui entreprenons de vous répondre, mais nous chargeons de ce soin les hommes les plus compétents, tels que MM. Bouët-Willamez, de Kerhallet, Pinet-Laprade, finalement les commerçants du Sénégal et de Gorée, et les capitaines de commerce qu'il vous plaira de consulter : toutes ces autorités vous déclareront unanimement que la rade de Gorée est d'une excellente tenue en tout temps, et que le dépôt du charbon nécessaire aux paquebots transatlantiques peut se faire dans

cette île plus aisément qu'à Madère et Ténériffe, et tout aussi facilement qu'à Saint-Vincent, en prenant des dispositions analogues à celles qui ont été prises par la Compagnie anglaise sur ces points; ces mêmes autorités, d'un autre côté, s'accordent à considérer Dakar comme très-peu sûr, et à reconnaître qu'en faisant choix de ce point de la baie, vous vous êtes placés dans les conditions *les plus défavorables*.

Que pourrions-nous ajouter de plus concluant après des déclarations d'une telle portée?

Ne sommes-nous pas autorisés à vous dire : Si vous persistez à vous établir à Dakar, construisez à vos frais, ou, pour parler plus exactement, prélevez sur votre magnifique subvention le coût de la jetée dont vous avez besoin pour abriter vos navires.

C'est aussi ce que nous faisons, en persistant à soutenir que le *port naturel* de la baie se trouve à Gorée et pas ailleurs, et qu'à Gorée seulement doit se construire, pour compléter la forteresse, la petite jetée demandée dans le but de former un vaste bassin où pourront se radoubèr les navires de la plus grande dimension.

Nous soutenons aussi, qu'aux points de vue naval, commercial, stratégique et politique, Gorée est une position admirable dont les Anglais n'eussent point dédaigné de faire un petit Gibraltar dans ces parages déshérités de tout autre abri naturel; ils n'auraient certes pas manqué d'y établir les magasins d'approvisionnement des lignes du Brésil, de la côte d'Afrique et du Cap de Bonne-Espérance. Nous aurions donc peine à comprendre que le Gouvernement français, qui vous paie une subvention triple de celle accordée par la Grande-Bretagne à la ligne du Brésil, ne tînt pas rigoureusement la main à la stricte exécution des clauses du cahier des charges, en ce qui concerne surtout l'escale de Gorée, dont vous voulez vous affranchir dans un simple but d'économie; si vous obteniez, contrairement aux intérêts français, de faire toucher la ligne de Bordeaux à Saint-Vincent, nous ne comprendrions pas que vous ne fussiez pas obligés de relier Saint-Vincent à Saint-Louis et Gorée par une ligne d'embranchement. Nous avons lieu d'espérer, au contraire, que le Gouvernement, éclairé par un examen attentif de l'état réel des choses, et convaincu de l'importance commerciale de nos possessions de la côte occidentale d'Afrique, vous *obligera* purement et simplement à en desservir le point

central par vos lignes de Bordeaux et de Marseille ; il ne perdra pas de vue que, contrairement à vos assertions, la navigation française, alimentée en 1858 par les divers points de la côte occidentale d'Afrique, dépasse de 20,000 tonneaux la navigation entretenue avec le Brésil pendant la même année, ce qui prouve d'une façon assez éloquente que Gorée n'a pas, comme vous l'avez prétendu, une si *minime importance*, et que cette escale a une raison d'être supérieure à celle que vous invoquez en faveur de Fernambouc.

Bordeaux, le 9 novembre 1859.

MAUREL et HUBERT PROM — J.-E. BUHAN, H. RABAUD et C<sup>e</sup>. — MARC MERLE neveu et fils. — CHÉREL. — DEBOTAS, DAVAL et C<sup>e</sup>. — J. SENGENÈS. — BOHN. — V. SENGER. — LARRIEU. — DUTOUR. — P. BALUBIE jeune. — LAFARGUE. — Veuve TRIJEARD. — DALIDET et C<sup>e</sup>. — W. LANNELUC SAMSON et GAUTIER fils. — MORIAC. — V. DELAVAU et BEZINEAU. — DOURDIN aîné et C<sup>e</sup>. — F. BETUS. — J. TANDONNET frères. — P. P<sup>on</sup> : EL. BARAZER, F. BARAZER. — S. DE BUSSY. — DELOUEY aîné. — MINVIELLE. — Pour A. GUICHES et C<sup>e</sup> : B. GUICHES. — DEBUC et GODEFROY. — J. DEVES et LACOSTE. — P. et F. CALVÉ.





