Extrait « Il était une fois le port de Bordeaux »

(…) Et nos Bordelais ont pignon sur rue… La maison Denis frères, par exemple, va consacrer son activité au cabotage vers la Chine et à l'exploitation des richesses du Cambodge ; mais les Bordelais doivent aussi composer avec de sérieux concurrents que sont les commerçants allemands. Des noms sont restés célèbres, ceux des maisons Kaltenbach et Engler qui vont d'ailleurs devenir les représentants et les fondés de pouvoir de Roumagne, un grand négociant en vins de Bordeaux. Et Roumagne obtient pour plusieurs années l'adjudication de la fourniture des vins de Bordeaux pour l'administration de la Cochinchine. Il s'engage par exemple à livrer du bordeaux pour l'hôpital et du provence pour les troupes ! À la marine en particulier. À Bordeaux, son siège se trouvait au 12 rue du Chai des Farines. Ainsi, pendant des années, des bateaux quitteront le port de la Lune pour la lointaine Indochine. Il est intéressant de parcourir la rubrique « navires en charges » du *Journal de Bordeaux* des années 1869 à 1872. Tout y est consigné et, par exemple, que déjà en 1839, on a pris l'habitude d'embarquer des passagers, en plus du fret autorisé. Et 1869 est marquée par un intense trafic entre Bordeaux et Saigon. Le *Journal de Bordeaux* nous apprend aussi tout ce que ces navires transportaient, outre bien sûr le vin. (…)

Le port de Bordeaux commerce avec la côte occidentale d'Afrique

Quai de Brazza… voie de circulation bien connue sur la rive droite des automobilistes en particulier.

Brazza… Pierre Savorgnan de Brazza plus précisément. Né à Rome en 1852, mort à Dakar en 1905. Un grand explorateur et administrateur ensuite (naturalisé français en 1874.) il avait fait l'Ecole navale et cela a si bien marché pour lui qu'il allait devenir ministre de la Marine et des Colonies. C'est à son initiative — et alors qu'il avait le titre de Commissaire général du gouvernement français au Congo — que les *Chargeurs Réunis* allaient obtenir un service régulier entre la France et ce pays. Au départ du Havre.

Pour Bordeaux, ce sera la première d'une longue série d'escales. Date symbole que ce 5 juillet 1889 quand le *Ville de Maranhao* arrive dans le port. Et c'est une aventure qui va durer jusqu'en 1970, époque à laquelle le rapprochement se fait avec la compagnie Delmas-Vieljeux. Pendant tout ce temps que d'allers et retours avec le continent africain ! Il y a bien sûr au départ tout ce qui concerne le transport de la poste, et de l'administration des colonies, transports des personnels ; les navires sont de plus en plus importants, des bateaux qui ont pour nom *Europe*, *Afrique*, *Amiral Aube*, *Amiral Baudin*, *Amiral Courbet* etc. Et puis des cargos spécialisés apparaissent, *Pyrénées, Kindia*, *Guinée française*, pour le transport des bananes. Entre 1933 et 1936, cinq navires réfrigérés l'assurent entre Conakry et Bordeaux.

(…) Les années 60 amènent les grumiers, pour ce bois qu'on va chercher en Afrique. Mais à l'aller ces navires aux puissants moyens de levage déchargent là-bas tout un tas de matériels lourds et encombrants qui sont nécessaires aux industriels implantés dans les colonies pour la transformation de produits locaux, café, cacao, bois… Il nous faut aussi y livrer tout ce dont le chemin de fer en développement à besoin, locomotives, locotracteurs, wagons, rails, engin d'entretien…

Le Paquebot « Atlantique », fleuron des mers du sud

Construit à Saint-Nazaire en 1928, l'*Atlantique* est immatriculé à Bordeaux son port de tête de ligne. À l'époque, il y va du prestige des grandes nations maritimes comme la France, car la concurrence est rude sur les océans. Alors, la presse ne tarit pas d'éloge, comme le journal *La Défense* qui pavoise : « L'*Atlantique* » va rendre à la France une suprématie incontestable avec ses 40.000 tonneaux, laissant bien loin derrière lui le plus gros paquebot actuel. Notre situation d'infériorité va prendre fin. Vous n'imaginez pas la curiosité, et disons le mot, la crainte admirative que soulève l'*Atlantique* dans les pays rivaux de la France. » L'*Atlantique* mesure 226 mètres, sur 30 de large et pour 1200 passagers. Les patrons de la *Sud-Atlantique* ont vu grand. On l'apprécie surtout pour ses aménagements intérieurs, salle à manger immense, pont promenade vitré, bar américain, piscine, grand salon et salon ovale, bijou d'une élégance suprême… Tout le navire est traversé par une « rue » de 137 mètres, sur 5 de large et 6 de haut, avec ses nombreux magasin et, au beau milieu, un hall majestueux… « À la nuit tombée, rapporte le reporteur d'un journal, embarqué, l'électricité illumine tout, c'est une féérie. Le plafond de la salle à manger aux caissons dorés verse une lumière vermeille sur les petites tables. Les grands panneaux de laque aux animaux énormes brillent d'un argent atténué. En face, surgit la Victoire de Samothrace sur la proue de pierre. »

Et il poursuit, toujours aussi enthousiaste à décrire la magnificence des bois exotiques, l'alliance génie grec et goût français moderne, le grand salon de marbre rose, les énormes colonnes de palissandre, les lambris en laque de Chine, le mobilier *capucine*…