

## Quelques tentatives marseillaises d'organisation de la navigation à vapeur (1832-1854)

---

*« La marine marchande est en même temps  
une industrie livrée à toutes les fluctuations...  
et un art lié aux leçons, à l'expérience des  
navigateurs. »*

M. FONTAINE,

*(De la marine marchande à propos du perce-  
ment de l'isthme de Suez [1868], Avant-  
propos, p. IX.)*

La présente étude se propose une première — et très provisoire — tentative de reconstitution des essais marseillais d'organisation de la navigation à vapeur au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Comment va s'effectuer la mutation d'une navigation à voile, assurée par un monde de négociants à la fois commerçants et armateurs, à une navigation à vapeur pleine d'inconnu, et qui nécessite — on ne s'en rendra pas compte immédiatement — des moyens financiers considérables ? C'est la question que nous voudrions essayer d'examiner en dépassant — sans l'oublier — l'aspect sentimental de la lutte entre la vapeur et la voile « sa victime ». Il s'agit d'essayer d'établir en somme, comment une innovation technique va se diffuser, se généraliser en fonction des conditions spécifiques du milieu maritime et du commerce.

Nous ne dissimulerons pas le caractère aléatoire de cet essai en l'état des sources. Essayer d'établir la rentabilité d'une technique nouvelle de transport, alors que font défaut les éléments qui seuls le permettraient, est à l'évidence une gageure ; aussi avons-nous surtout l'ambition actuellement de poser un problème plus que de le résoudre. Trois jalons apparaissent dans un long processus d'initiatives, d'échecs, puis de concentrations au long du siècle :

— le développement des liaisons maritimes à vapeur entre Marseille et l'Algérie, que nous évoquerons jusqu'en 1854, date d'installation sur cette ligne des « Messageries Impériales », après la relève de la Compagnie Bazin par la Compagnie Impériale ;

— la tentative de créer en 1835 une « Compagnie marseillaise pour l'établissement de bateaux à vapeur perfectionnés dans toute la Méditerranée » ;

— la tentative plus ambitieuse, mais également soldée par un échec, de la Société Méditerranéo-Transatlantique en 1840.

Ne seront analysées ici que les deux premières, l'histoire de la Méditerranéo-Transatlantique justifiant à elle seule un travail séparé.



Le caractère lacunaire de la documentation est un obstacle qui doit être souligné d'emblée. Dès 1929, M. Hubert Giraud, armateur et président honoraire de la Chambre de Commerce de Marseille, écrivait : « J'ai personnellement eu l'occasion de m'apercevoir que les archives privées et publiques sont à peu près vides <sup>1</sup>... » Ce qui n'était sans doute pas totalement exact à l'époque, l'est devenu davantage avec le temps, les destructions dues à la Seconde Guerre mondiale s'ajoutant à la négligence des firmes quant à leurs archives, négligence qui représente d'ailleurs le moindre mal. Il résulte de cette situation un déséquilibre, sans doute irréparable entre les sources internes et les sources externes, déséquilibre qui grève toute recherche, car rien ne peut remplacer dans l'étude d'une entreprise l'observation de la vie, de l'évolution, et des motivations de la firme à travers ses propres documents. Ce qui sera possible, par exemple, pour la Société Méditerranéo-Transatlantique (1840), grâce aux archives de la Chambre de Commerce de Marseille, est sans doute un cas, hélas ! exceptionnel en matière d'entreprise maritime <sup>2</sup>.

---

1. H. GIRAUD, *Les origines et l'évolution de la navigation à vapeur à Marseille (1829-1900)*, Marseille. Société anonyme du Sémaphore de Marseille, 1929, p. 3.

2. Cette Société Méditerranéo-Transatlantique fera l'objet d'une étude ultérieure.

On me permettra d'en remercier d'autant plus les responsables des archives de la Chambre de Commerce de Marseille, M. Rebuffat, chef des Services historiques de la Chambre, et M. Courdurié, dont le dévouement aux chercheurs est permanent et sans qui ces études n'auraient simplement pas pu exister ; que soient également remerciés M. Bouayed, conservateur de la Bibliothèque Nationale Algérienne, pour son aide constante, et M<sup>me</sup> Founou, bibliothécaire de la Chambre de Commerce d'Alger.

### DES DEBUTS DIFFICILES

Préfaçant le catalogue de l'Exposition rétrospective des débuts de la navigation à vapeur organisée par la Chambre de Commerce de Marseille en 1929, l'armateur Hubert Giraud soulignait déjà le rôle de Marseille dans les premiers pas de l'armement à vapeur et l'organisation des grandes lignes de navigation française.

Les débuts furent modestes, à la mesure même d'un outil encore bien frêle pour affronter le large, même s'il s'agit de ces « mers intérieures <sup>3</sup> » non exemples de tempêtes redoutables. A voir les photos ci-dessous, on sera frappé — comme H. Giraud — de la « petitesse » des premiers vapeurs et du courage qu'il fallut pour se lancer dans de longues traversées...

C'est en avril 1829 qu'est créée une des premières sociétés pour la navigation à vapeur, société en commandite par actions intitulée « Service de paquebots à vapeur sur la Méditerranée ». Les fondateurs n'en sont pas seulement (comme l'indique M. Giraud) les frères Aynard de Paris et Lyon, une vieille maison lyonnaise qui possède déjà des bateaux à vapeur sur la Saône <sup>4</sup>, mais également des négociants marseillais, Salavy père et fils.

Curieusement d'ailleurs, et sous le même titre — le prospectus est édité toujours à Marseille mais par un autre éditeur — une autre société est projetée à la même date, dont les promoteurs sont

---

3. GENTY de BUSSY, *De l'établissement des Français dans la Régence d'Alger et des moyens d'en assurer la prospérité* (Paris, F. Didot, 1839, 2 vol.), p. 1319 : « Nous avons pris place, enfin, dans cette grande révolution que, sur les mers intérieures principalement, la navigation à vapeur prépare... »

4. Au sujet de cette entreprise disparue en 1831, voir F. RIVET, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône [1783-1863]* (Paris, PUF, 1962), p. 91 à 95 et 100.

également des négociants marseillais, André Ferrier et Compagnie, en date du 30 septembre 1829<sup>5</sup>.

Le texte des deux brochures est pour l'essentiel strictement identique, en particulier en ce qui concerne la description, fort intéressante, des conditions respectives des transports terrestres et maritimes. Les rédacteurs de ces premières brochures se préoccupent essentiellement de suppléer aux difficultés et au coût des communications par terre entre les différentes villes du Midi. Inconvénients qui s'étendent aux « rapports avec les villes d'Italie et d'Espagne ». Le cabotage à voile ne leur paraît pas apte à assurer ces liaisons. Seule « la marche uniforme des bâtiments à vapeur fera disparaître tous les inconvénients que nous venons de signaler ». Mais cette navigation à vapeur n'est envisagée que dans la Méditerranée et les « mers adjacentes ». Les auteurs rejoignent ici l'opinion dominante à l'époque et que nous évoquerons plus loin ; justifiée d'ailleurs par la taille et la puissance insuffisantes des premiers bâtiments à vapeur.

Deux services sont envisagés : vers l'ouest une ligne de cabotage jusqu'à Cadix, via Cette, Port-Vendres, Barcelone, Valence, Malaga et Gibraltar ; vers l'est la ligne classique à l'époque, vers Naples, via Nice, Gênes, Livourne et Civita-Vecchia. Leurs prévisions financières semblent singulièrement optimistes, puisqu'elles envisagent un dividende de 33 % après paiement du capital 5 % de 5 % au titre caisse de prévoyance et 5 % de « moins-value des paquebots ».

Le *Scipion*, bâtiment à vapeur construit à Nantes en 1830, francisé à Marseille le 21 mai 1831 au nom de Salavy père et fils, armateurs à Marseille<sup>6</sup>, effectuera un premier voyage le 23 mai 1831 vers Naples. Il avait été précédé par les vapeurs *Henri-IV* et *Sully* des frères Bazin, francisés le 28 mars 1831, et qui sont, à juste titre, considérés comme les « deux premiers vapeurs inscrits au port de Marseille<sup>7</sup> ». Pour ces trois navires, les opérations de fret et

---

5. *Service de paquebots à vapeur sur la Méditerranée* (Marseille. Imprimerie de Marius Olive, sur le Cours n° 4 - Marseille typographie de Feissat aîné - imprimeur rue Canebière, n° 19), Bibliothèque CCM - C19.124.

6. Cf. Renseignements détaillés dans LABARRE, *Les premiers vapeurs francisés au port de Marseille (1831-1848)*, Marseille, 1938, dactylographié, bibliothèque C.C.M., p. 21 à 26.

7. LABARRE, *op. cit.*, p. 7.

passage sont assurées conjointement par les armateurs et « Marc Fraissinet de Jean-Marc », courtier royal, qui va ainsi acquérir de précieuses connaissances et bientôt se lancer lui-même dans la navigation à vapeur, d'abord en participation avec d'autres armateurs, puis seul, en fondant une des plus anciennes maisons d'armement marseillais.

Il est de fait que la navigation à vapeur, en cette période, reste un domaine à peine exploré, et que la prudence, parfois même la prévention ou l'hostilité l'entourent.

Les manifestations d'enthousiasme sont assez exceptionnelles. Ainsi Adolphe Blanqui a cette belle envolée dans le journal des saint-simoniens *Le Producteur* en octobre 1825 : « N'est-ce point un beau spectacle que celui d'un vaisseau à vapeur, excité par le feu et semblable à un être animé lorsqu'il s'avance majestueusement sur la cime des vagues... n'avons-nous pas des expressions à créer pour peindre ces chars mobiles <sup>7 bis</sup> ? » Alexandre Dumas, et cela surprend moins, retrouvera ce ton, lors de sa curieuse odyssée de 1846 à bord de la frégate à vapeur *Veloce* qu'il emprunta cavalièrement, excipant d'une mission officielle d'étude dont la réalité ne semble guère prouvée <sup>8</sup>.

Alors que les vents s'apaisent, l'écrivain souligne que l'événement « ne préoccupe aucunement ces rois de la mer qui sillonnent leur empire, assis sur un trône de flamme, avec une couronne de fumée au front <sup>9</sup> ».

---

<sup>7 bis</sup>. *Le Producteur*, n° 5, 29 octobre 1825, BN (3V26653), t. I, p. 228 à 232. A. BLANQUI, *Sur l'influence des machines à vapeur sur la prospérité publique*. Evoqué in F. RUDE, *Stendhal et la pensée sociale de son temps* (Paris, Plon, 1967). Il est curieux que le même Blanqui après un voyage en Algérie dont il fait un compte rendu à l'Académie des Sciences morales et politiques en nov. et déc. 1839, publié en 1840 sous le titre *Algérie, rapport sur la situation économique de nos possessions dans le Nord de l'Afrique* (Paris, W. Coquebert, éditeur), ne fasse pas la moindre allusion à la navigation à vapeur.

<sup>8</sup>. Cf. *L'Akhbar* du 17 oct. 1848 qui publie à ce sujet l'étonnante correspondance échangée entre le ministre de la Marine, le secrétaire d'Etat à la Guerre et le maréchal Bugeaud, gouverneur général de l'Algérie. Celui-ci répond le 12 janv. 1847 : « On craignait alors d'encourir le reproche d'avoir fait manquer la mission de M. Dumas, mission qu'on ignorait et on lui donna le bateau à vapeur... il a gardé le *Veloce* dix-sept jours de plus, par suite de mauvais temps... » Cf. le récit de Dumas in *Le Veloce ou Tanger-Alger-Tunis* (4 vol., Paris, Alexandre Cadot éditeur, rue de la Harpe, 1849).

<sup>9</sup>. *Le Veloce*, t. I, p. 46.

Les spécialistes et les hommes politiques sont plus réticents, bien que l'intérêt grandit avec les années pour la navigation à vapeur. Le dépouillement de la revue *Les Annales maritimes et coloniales* est de ce point de vue significatif. En 1831, un relevé des principaux articles sur les constructions navales et sur les arts qui leur sont relatifs concerne essentiellement la navigation à voile<sup>10</sup> ; en 1841, dans le relevé des tables générales pour la période 1816-1841, la navigation à voile occupe à peine un peu plus d'une colonne (t. II, p. 577), la navigation par la vapeur les pages 537 à 541, et en 1847 le résumé de tous les articles publiés pendant trente et un ans sur la vapeur appliquée à la navigation occupe treize pages et l'on décompte 180 articles divers. Il faut d'ailleurs préciser que dans ces chroniques la navigation à vapeur est presque exclusivement examinée dans l'optique d'une navigation mixte<sup>10 bis</sup>. Les progrès réels de la navigation à vapeur ne suivent pas le même rythme que la littérature qui lui est consacrée.

En 1832 et 1833 plusieurs études des *Annales* analysent les conditions d'emploi de la navigation à vapeur<sup>11</sup>. Le premier auteur, préoccupé par l'approvisionnement en charbon et le coût d'exploitation élevé de la marine à vapeur, est très pessimiste. A son avis, les paquebots à vapeur ne conservent un avantage que « pour les trajets médiocres », pour ceux du moins où les points de ravitaillement ne sont pas séparés par de trop longs espaces ; il conclut : « Une dépense si décourageante semble exclure tout développement, tout usage régulier de la navigation à vapeur. » Le consul de France à Malte confirme les données du conseiller d'Etat Baude ; il les appuie d'une étude détaillée des coûts des charbons français et anglais qui fait ressortir le prix inférieur de ceux-ci. Cependant, il

10. T. 45, p. 418 à 424.

10 bis. Pendant la (longue) période de transition et de tâtonnements techniques la navigation mixte (nous y reviendrons ultérieurement) apparaît comme « la solution rentable face aux dépenses de combustible ». Cf. le rapport de A. Clapier à l'A.G. du 31 déc. 1853 de la C<sup>o</sup> G<sup>ie</sup> de navigation à hélice, Léon Gay et C<sup>o</sup> : « ... ses navires unissant une marche rapide à une organisation régulière et à des frets modérés, participeraient à tous les avantages de la navigation à voile et de l'application de la vapeur. » Cf. à ce sujet, P. GUIRAL et M. BARAK, « La navigation française dans l'Atlantique de 1814 à 1914 », in *Las Rutas del Atlantico* (Séville, 1969), p. 26 à 30.

11. *Ann. Mar. et Col.*, 1832, vol. 49, t. 2, p. 215, J.-J. BAUDE, conseiller d'Etat, « De la navigation à vapeur dans la Méditerranée, approvisionnement en combustible » (*ibid.*, 1833, vol. 51, p. 263) ; réponse à l'article précédent par D. MIÈGE, consul de France à Malte, puis dans le même numéro, remarques de J.-J. BAUDE sur l'article de D. Miège.

préconise l'établissement immédiat d'un service régulier « avec tous les points sur lesquels nos relations commerciales sont les plus actives », en souhaitant qu'à l'exemple de l'Angleterre les navires de l'Etat admettent la correspondance et les objets de prix pour les particuliers. Dans un dernier article, le conseiller Baude estime que « la question économique de la navigation à vapeur dans la Méditerranée exige la réunion d'un nombre immense d'observations <sup>12...</sup> ».

On ne s'étonne pas, dans ces conditions, de la prudence de l'Etat, à plus forte raison des armateurs. Le baron Charles Dupin, député, conseiller d'Etat et membre de l'Institut, spécialiste des problèmes de construction navale, exprime une opinion qu'on retrouvera dans les propos du baron Tupinier lors des débats de la Chambre des Députés en 1835 sur la « loi relative à l'établissement des paquebots à vapeur destinés au transport des dépêches, dans la Méditerranée, entre la France et le Levant ». Le baron Dupin était en 1829 plus que réservé ; il estimait à propos de « la guerre d'Alger » que les transports par la vapeur reviennent deux fois plus cher que ceux « opérés par l'action des voiles » et ne les considère que « comme remorqueurs, comme avisos, comme flottille accélérée », car dans l'état de la technique ce sont « les galères du XIX<sup>e</sup> siècle », il demande qu'on reste attentif aux progrès, mais sans anticiper sur les résultats <sup>12 bis</sup>. Ecrivant sur le même sujet cinq ans après, il reste d'une prudence extrême, mais désormais en raison même des progrès de la navigation à vapeur ; « L'art de construire et d'armer des bateaux à vapeur sort à peine de l'enfance — écrit-il —, chaque année ajoute à ses perfectionnements, de telle sorte que les bâtiments à vapeur exécutés il y a six ou huit ans sont déjà de beaucoup inférieurs à ceux qu'on achève aujourd'hui <sup>13</sup>. » Ce sont là réalités évidentes, à quoi s'ajoutent d'autres facteurs que nous examinerons et en particulier les résistances de l'opinion et

12. *Ann. Mar. et Col.*, 1833, vol. 51, p. 2, p. 291.

12 bis. « Opinion du baron Ch. Dupin sur la guerre d'Alger — bateaux à vapeur — réponses aux reproches adressés à la Marine française », in *Journal des sciences militaires des Armées de terre et de mer*, t. 17 (1829), p. 345. Le baron Dupin, ingénieur de la marine, fut à plusieurs reprises rapporteur du budget de la Marine, d'où l'intérêt et le poids de son opinion.

13. Baron Ch. DUPIN, *Essais sur l'organisation progressive de la marine et des colonies* (Paris, Bachelier, imprimeur-libraire, quai des Augustins, 1834).

plus encore du corps même des marins<sup>14</sup>. Maints témoignages confirment l'attachement des marins pour la navigation traditionnelle. L'amiral Jurien de La Gravière le montre d'une manière émouvante dans ses *Souvenirs*<sup>15</sup>. Il faut lui laisser la parole pour ne pas risquer d'atténuer son propos. « La vapeur — écrit-il — est venue apporter dans les conditions de notre métier plus qu'un changement radical : elle y a produit une révolution ; elle a bouleversé de fond en comble nos traditions, nos plaisirs, nos usages et jusqu'à nos mœurs... », et l'amiral illustre son propos par ce véritable cri de protestation que lui adresse en 1842 un de ses élèves transféré d'un brick sur un bateau à vapeur : « Je ne suis plus sur un navire... me voilà embarqué sur une usine flottante. »

Le capitaine de corvette de Verninac signale dans les *Annales maritimes et coloniales* le mépris dans lequel sont tenus les officiers de marine qui se sont occupés de la vapeur : leurs camarades les ont longtemps appelés « charbonniers<sup>16</sup> ». Il ne s'agit pas seulement d'une réaction d'officiers. Un récit du voyage de la corvette mixte *le Phaéton* de 1843 à 1845 vers les Antilles<sup>17</sup> nous apporte une confirmation saisissante. Le navire procède à des essais de démontage des pales de ses roues et d'abattage de la cheminée pour marcher à la voile. Quand le navire est redevenu une corvette à voiles, l'auteur montre « la joie orgueilleuse de l'équipage », alors que les mécaniciens sont « déconcertés ».

Il est vraisemblable que ces réactions affectives étaient renforcées par les avantages financiers accordés aux mécaniciens. Ceux-ci percevaient des salaires égaux ou parfois supérieurs à ceux des capitaines et de toute façon plus élevés que ceux du second

---

14. Cf. la série d'articles du journal *La Flotte*, d'août à sept. 1841, intitulés « De la marine à vapeur », où sont évoqués « les préjugés de la marine ».

15. M.-E. JURIEU de LA GRAVIÈRE, « La marine d'autrefois. Souvenirs d'un marin d'aujourd'hui. Les stations de la Méditerranée 1830 - 1839 » dans *Revue des Deux Mondes*, 15 août 1864 ; du même, *La marine d'autrefois. Souvenirs d'un marin d'aujourd'hui* (Paris, Hachette, 1865).

16. *Ann. Mar. et Col.*, fév. 1844, p. 221.

17. *Ann. Mar. et Col.*, t. 9, sept. 1847, p. 417 : « Journal du voyage du vapeur de Sa Majesté *le Phaéton* aux îles Marquises et à Tahiti par le détroit de Magellan, 1843-1845 », par Eug. MAISSIN, capitaine de corvette. Cf. dans le même sens l'article du journal *La Flotte* du 17 fév. 1844 critiquant la correspondance d'Afrique et protestant contre la manière dont sont formés les équipages de ces bâtiments « suite de l'opposition et du mauvais vouloir que rencontre tout ce qui est à vapeur ».



capitaine. Sur le *Ville-de-Bordeaux*, en 1849, le capitaine Combes touche 200 F par mois, le second capitaine 150 F, le lieutenant 100 F et le mécanicien principal 387 F<sup>18</sup>. En 1845, sur l'*Amsterdam*, qui assure l'été des liaisons du Havre vers la Baltique et l'hiver le service Marseille-Alger, le capitaine touche 300 F, le second capitaine 200 F et le premier mécanicien 300 F<sup>19</sup>.

L'incertitude technique, les risques d'accidents contribuaient dans l'opinion au « discrédit pour ainsi dire populaire<sup>20</sup> » dont est frappé la marine à vapeur.

Hubert Giraud, rappelant les débuts de la navigation à vapeur à Marseille, décrivait<sup>21</sup> la fragilité, la petitesse des premiers vapeurs et insistait sur la crainte des explosions dans le public qui, en 1846, appelait les navires de Rostand des « cratères ambulants ».

Il n'y a pas là seulement préjugé ou calomnie entretenue, car les explosions se produisaient parfois, et même si la plupart des traversées étaient normales, ces accidents frappaient l'imagination par leur nouveauté et leur soudaineté. De plus un tel accident mettait le vapeur dans une position subordonnée par rapport à la voile et l'orgueilleux roi de la mer n'était plus qu'une coque désemparée prise en remorque par un voilier ou essayant tant bien que mal de rejoindre le port le plus proche avec ses propres voiles s'il était mixte.

Pensons à la réaction des lecteurs lisant dans le *Moniteur algérien* du 28 juin 1832 — le seul journal des premiers colons — cette information relative au premier voyage de retour d'un vapeur venant de France : « Le capitaine d'un bateau de commerce a déposé avoir rencontré à la remorque le bateau à vapeur le *Scipion* après l'explosion d'une de ses chaudières qui a causé la mort de trois personnes... » Le vapeur de la maison Aynard et Salavy, abandonnant la ligne d'Italie, était parti pour Alger au début du

18. *Catalogue. Exposition... sur les débuts de la navigation à vapeur à Marseille*, 1929, p. 68.

19. Rôle de l'équipage de l'*Amsterdam*, renseignements dus à l'obligeance de M. Ermissé, conservateur aux Archives départementales de la Seine-Maritime, Rouen.

20. Cf. série d'articles d'Ed. CORBIÈRE sur le cabotage à vapeur et le cabotage à voiles, in *La marine ci-devant la flotte*, janvier 1851.

21. Préface au catalogue de l'Exposition de 1929.

mois de juin 1832<sup>22</sup>. Reparti d'Alger le 12 juin, il fut surpris par une forte tempête, et un brick russe dut prendre le vapeur à la remorque pour l'amener à Toulon. Les discordances, même dans le récit, sont curieuses ; dans la plupart des cas<sup>23</sup>, on parle d'une « explosion » ; le *Sémaphore*, dans son récit, proteste et rectifie<sup>24</sup> : « La chaudière a crevé, la vapeur est sortie de toutes parts ; il n'y a pas eu la moindre explosion, comme on a voulu le dire par erreur. » (Sans doute dans la citation donnée de Toulon sur cet événement.) En tout cas une erreur bien vite propagée et qui rencontre un terrain tout préparé dans les esprits. Dans les années qui suivent, l'opinion reste, à Alger, très réceptive à ces bruits inquiétants, fausses nouvelles reçues et propagées. Périodiquement, on retrouve dans l'*Akhbar* des échos de ce genre : « Prétendue explosion d'un bateau à vapeur » et le rédacteur s'élève avec force contre « les faux bruits que certaines gens mettent *périodiquement*<sup>24 bis</sup> en circulation à Alger » visant la « prétendue explosion d'un bateau à vapeur », précisant que cette nouvelle a été débitée peut-être pour la cinquantième fois<sup>25</sup>. En 1850, l'*Akhbar* revient sur le même sujet en évoquant « ces bruits sinistres qui se reproduisent aujourd'hui pour la centième fois peut-être », car une fois de plus s'est répandue l'information (fausse) de l'explosion en mer d'un bateau à vapeur<sup>26</sup>.

Les termes employés par le capitaine de Verninac en 1842 à propos du service à vapeur de l'Etat sur le Levant — par ailleurs tellement critiqué — prennent alors tout leur sens. Son existence même est un succès et il précise : « Le service des paquebots de l'Etat a, par la régularité de ses départs et de ses arrivées, *résolu une grande question qui devait paraître insoluble aux marins ; ce résultat est à peine croyable*<sup>27</sup> ». Et en 1844, dans l'article déjà cité, cet officier, désormais convaincu du rôle de la vapeur appliquée à la

22. Arrivée non signalée dans le *Moniteur algérien*, aucun commentaire (départ sur lest), période du 10 au 16 juin 1832, capitaine Bourelly.

23. *Feuille de commerce de Marseille*, n° 148, samedi 23 juin 1832 ; *id.*, in le *Moniteur algérien* du 28 juin déjà cité.

24. *Sémaphore* du 23 juin 1832 repris.

24 bis. Un mot souligné par moi.

25. *L'Akhbar*, 6 oct. 1844.

26. *L'Akhbar*, 18 avril 1850.

27. Cité in M. FOUQUE, *Histoire raisonnée du commerce de Marseille* (Paris, 1843, chez Ronret, libraire, rue Hautefeuille), t. II, p. 463. (Les mots sont soulignés par moi.)

navigation, proteste contre la limitation des navires à vapeur au seul transport des dépêches, car, bien que les « pyroscaphes » ne puissent prendre de combustible pour plus de vingt jours de marche, il estime que seule la vapeur « fournit les moyens de pacifier promptement l'Algérie et de conserver cette conquête... ».

Des facteurs économiques déterminants s'ajoutent à ce contexte intellectuel de prudence justifiée et de réticence à l'égard de la vapeur. Non seulement le coût plus élevé du fret et l'immobilisation d'une quantité plus importante de capitaux, que la structure même de l'armement rend difficile, mais s'agissant de l'Algérie, le fait, rapporté par tous les observateurs, qu'à cette période de la colonisation le courant commercial est à sens unique. L'armée est, pour une longue période, le principal consommateur, ce que constate avec lucidité le député marseillais Reynard en 1834 après son voyage à Alger dans le cadre de la commission d'Afrique<sup>28</sup> et Thiers le confirme encore en 1837<sup>29</sup>. Louis Veillot, qui accompagne le maréchal Bugeaud en Algérie en février 1841 sur un « des meilleurs vaporières de la marine royale » et parle « d'un véritable pont jeté entre Toulon et Alger », insiste sur cet aspect approvisionnement, c'est-à-dire sur le caractère unilatéral et artificiel de ce mouvement commercial<sup>30</sup>.

Des sondages dans le mouvement des navires publié par le *Moniteur algérien* montrent à l'arrivée à Alger les marchandises suivantes : foin, farine, planches, huile, vin, charbon, sucre, vivres divers ; et à la sortie : des fûts vides, quelquefois des oranges et citrons, des cuirs ; très souvent, et cela sur toute la période décennale, les navires repartent sur lest.

28. REYNARD, *Rapport sur le commerce et les douanes lu à la commission d'Alger le 12 janvier 1834* (Paris, imprimerie A. Henry, 1834), p. 20 : « Jusqu'ici le principal consommateur dans nos possessions d'Afrique, c'est l'armée de 25.000 hommes et de 3.000 chevaux que nous y avons transportés. »

29. Discours de Thiers le 21 avril 1837 : « Le grand mouvement qu'il y a aujourd'hui dans la Méditerranée n'est pas dû au grand commerce qu'Alger fait naître, car ce grand commerce se borne maintenant à approvisionner l'armée et sa suite », cité par P. GUIRAL, *Marseille et l'Algérie, 1830-1841* (Gap, Ophrys, 1957), p. 215.

30. L. VEILLOT, *Les Français en Algérie. Souvenirs d'un voyage fait en 1841* (Tours, Mame, 1857), p. 8 : « La viande, les fruits, le pain, le fourrage, tous les objets de consommation venaient par la mer... » Cf. également *L'Algérie*, par le baron BAUDE, conseiller d'Etat, ex-commissaire du Roi en Afrique (Paris, Arthur Bertrand, 1841, 2 vol.), t. I, p. 111 : « Les besoins de l'armée font régner dans le port marchand un mouvement soutenu. Ce mouvement changerait au moins d'objet le jour où la Régence pacifiée nourrirait les troupes qui la gardent ; la pacification ouvrirait la carrière à des échanges plus profitables que des transports sans retour... »

La navigation à voile semble suffire parfaitement à ce trafic et la revendication d'un service de bateaux à vapeur — quand elle est formulée, ce qui n'est pas si fréquent — est présentée comme un moyen de développer la colonisation<sup>31</sup>. Julliany, bon connaisseur du mouvement commercial, ne s'y trompe pas et, s'il attache une importance de premier plan à la colonisation d'Alger pour la prospérité de Marseille et du Midi, il ajoute qu'« Alger assure à notre marine marchande *dans l'avenir* une source inépuisable de transactions actives et importantes<sup>32</sup> » et souligne dès la première édition de son ouvrage (1834) le rôle de la navigation à vapeur, qui met Alger à six jours de Paris, mais revient encore plus loin sur le fait que ces relations sont « dans l'enfance<sup>33</sup> ». Signe tangible des progrès enregistrés et dont témoigne à cette même date l'ouverture d'un service commercial à vapeur entre la France et l'Algérie, J. Julliany publiant en 1842 la seconde édition de son ouvrage y rajoute un paragraphe intitulé « Navigation à la vapeur<sup>34</sup> », dans lequel il montre une exacte compréhension du rôle futur de la vapeur. Il n'est plus question dans ce texte des petites distances ni du seul transport des passagers et des marchandises coûteuses sous un faible volume. Il termine sur ces mots : « La vapeur est destinée au premier rôle ; tôt ou tard elle régnera sur toutes les mers... ».

En attendant il faut constater que, dans la correspondance de la Chambre de commerce d'Alger de décembre 1830 à août 1843, la navigation à vapeur tient peu de place. Pour la période 1830-1836, aucune mention relative à cette navigation, rien sur les tentatives marseillaises (voyage du *Scipion*, projets de 1835); pour la période 1836-1843, quelques textes relatifs aux horaires de dépôt des dépêches et une lettre d'un certain Roux fils sur « l'importance des

31. Cf. J.-B.-François LACROUX, *Notes sur Alger à l'occasion du budget pour l'année 1836* (Paris, de l'imprimerie de Poussielgue, 1835), p. 34 ; il recommande le développement de la population agricole et souhaite qu'on facilite « le passage des colons par la protection et l'encouragement à donner aux entreprises commerciales des bateaux à vapeur. »

32. J. JULLIANY, *Essai sur le commerce de Marseille* (Marseille-Paris, 1<sup>re</sup> édition 1834, 2<sup>e</sup> édition 1842), t. I, p. 424. C'est moi qui souligne.

33. *Ibid.*, t. I, p. 430. Dans le même sens, ce qui n'est pas étonnant. cf. la lettre de la Chambre de Commerce de Marseille à Thiers du 5 juillet 1833 qui, à propos de l'éventualité de l'ouverture d'une ligne privée entre Marseille et Alger estime qu'avant qu'une telle ligne soit rentable, « il faut pour cela une bien longue série d'années et de prospérité et quelque 100.000 colons dans la nouvelle possession française » (cité par P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 65).

34. JULLIANY, *op. cit.*, 2<sup>e</sup> édition, t. I, p. 188.

bateaux à vapeur adaptés aux besoins de la colonie », qui se borne à réclamer une augmentation du nombre de passagers civils admis sur les navires de l'Etat <sup>35</sup>.

Il n'est pas étonnant dans ces conditions que les premiers projets signalés, à vrai dire prématurés, et d'ailleurs peu précis, n'aboutissent pas. D'autant plus que les armateurs attendent également que soient levées les incertitudes quant à l'avenir même de la conquête <sup>36</sup>.

### ETAT ET ENTREPRISES PARTICULIERES... LES PAQUEBOTS D'ORIENT (1835)

D'emblée, toute tentative d'établir une ligne privée est subordonnée à l'aide de l'Etat et celui-ci, pour la raison évoquée plus haut, reste très prudent. Les départements de la Guerre et de la Marine estiment — et ce pour une assez longue période, car ces opinions freineront les tentatives transatlantiques ultérieures — que les moyens du commerce sont insuffisants, que seul l'Etat peut assurer la continuité d'un service public, d'autant plus que ces bâtiments sont destinés également à entraîner les équipages et au besoin à être utilisés sur le plan militaire. Nous retrouverons ces arguments en 1835 dans le débat de la Chambre des députés relatif au futur service du Levant. Ces préoccupations sont très générales en ces débuts de la navigation à vapeur et se retrouvent dans de nombreux textes.

Dans le rapport général de la Commission d'Afrique <sup>37</sup>, il est nettement précisé que « la navigation qui réunit la métropole et les possessions d'Afrique doit être envisagée sous ce rapport. Elle exerce nos marins, elle en est une pépinière et une école... ». Et si le « rapport sur la colonisation de l'ex-Régence d'Alger », publié dans ce même procès-verbal, critique les bâtiments de l'Etat — dont le service débute à peine — et préconise des communications assurées par « l'industrie particulière », il pose bien les données écono-

35. Registres Ch. de Comm. Alger, 2 vol., I, du 22 déc. 1830 au 10 juin 1836 ; II, du 4 juillet 1836 au 4 août 1843. Lettre Roux du 23 mai 1835, *ibid.*, Lx4a « Transports maritimes », 1834-1855.

36. Cf. A. FROGER. *Les services maritimes entre la France et l'Algérie depuis 1830 jusqu'à nos jours* (Alger, décembre 1933), p. 6.

37. *Procès-verbal de la Commission d'Afrique*, 1834.



miques du problème en concluant : « C'est à elle à juger si le moment est favorable, et si elle pourrait déjà y trouver quelque avantage<sup>38</sup>. » Intéressantes sont de ce point de vue les réponses du ministère de la Marine au sujet du « Projet Tobler de navigation à vapeur entre Marseille et Alger », projet resté vraisemblablement au stade des intentions. Le ministère, qui vient d'inaugurer sa ligne depuis avril 1833, ne peut évidemment envisager de lui retirer quelque aliment que ce soit et, en conséquence, « si le négociant qui en a conçu le plan veut le réaliser, ce ne peut être qu'à ses risques et périls<sup>39</sup> ». On peut donc se demander si le seul « mauvais vouloir de la marine a longtemps fait avorter l'entreprise la plus normale et la plus nécessaire, celle d'une ligne de navigation à vapeur entre Marseille et l'Algérie<sup>40</sup> ». Les conditions objectives, la préoccupation des armateurs de n'effectuer un service qu'à la condition qu'il soit rentable expliquent la lenteur du développement de la navigation à vapeur. La tentative marseillaise de 1835 est précisément révélatrice, à la fois de l'intérêt des négociants et armateurs marseillais pour la navigation à vapeur en Méditerranée et de leur prudence devant les aléas prévisibles d'une telle entreprise. Ce projet a été déjà largement évoqué<sup>41</sup> et nous n'en rappellerons que les grandes lignes.

Le voyage à Marseille en août 1834 de M. Conte, directeur général des Postes<sup>42</sup>, pour étudier les moyens « d'établir entre Marseille et les postes du Levant un service régulier de bateaux à vapeur » a dû, sans nul doute, constituer le point de départ du premier projet marseillais de création d'une importante compagnie de navigation à vapeur<sup>43</sup>. Le projet apparaît publiquement en mars 1835 à travers une série d'articles anonymes de la presse marseillaise<sup>44</sup>. Il y est révélé qu'effectivement, après le voyage du directeur des Postes à qui revient « la première idée » d'une ligne

38. Rapport sur la colonisation de l'ex-Régence d'Alger par M. de LA PINSONNIÈRE, membre de la Chambre des députés, in *Procès-verbal de la Commission d'Afrique*, 1834.

39. Archives nationales, F<sup>o</sup>.1556, lettre du 30 août 1834.

40. P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 210.

41. P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 123 et 124.

42. Lettre du ministre du Commerce à la Ch. comm. Mars. le 2 août 1834 annonçant ce voyage, Archives C.C.M., T.P. n° 37.

43. Lettre du président de la Chambre de commerce au directeur des Postes le 21 août 1834 accompagnant une « note sur la navigation à vapeur dans la Méditerranée ». (*Ibid.*)

44. *Gazette du Midi*, 3 mars 1835 ; *Sémaphore*, 19 et 21 mars 1835.

à vapeur vers le Levant, les principales maisons de Marseille ont répondu à son appel et que les bases de la future compagnie ont été lancées dès décembre 1834. S'y retrouvent la plupart des capitalistes et négociants de la ville : Alexis Rostand, président de la Chambre de commerce, Luce, Benet, Folsch, Fraissinet, Julliany, Clapier, Firino, F. Lacrouts et C<sup>ie</sup> (à Alger), c'est-à-dire, notons-le au passage, presque le même groupe qu'on retrouvera dans la Compagnie Méditerranéo-Transatlantique en 1839-1840. On annonce que plusieurs maisons françaises et étrangères se sont empressées de souscrire ; ces souscriptions sont reçues chez le banquier Seillière à Paris et chez le notaire Hailig, 5, rue d'Antin<sup>45</sup>. Il ne s'agit pas seulement d'établir une correspondance avec l'Algérie, mais de couvrir la Méditerranée entière d'un réseau serré de lignes à vapeur. La compagnie s'intitule d'ailleurs « Compagnie marseillaise pour l'établissement de bateaux à vapeur perfectionnés dans toute la Méditerranée », et le texte du *Sémaphore* précise que les paquebots seront en rapport avec l'Espagne, l'Italie, Malte, la Grèce, Constantinople, Smyrne, Alexandrie, Tunis, Alger, Tripoli... Par l'ampleur de ces objectifs, il s'agit d'un véritable avant-projet des services futurs des Messageries Impériales.

Cette entreprise était-elle « une des nombreuses utopies qu'avait fait naître Alger<sup>46</sup> » ? Il ne semble pas ; les négociants qui patronnent l'entreprise sont des hommes d'affaires réalistes et subordonnent — comme plus tard vers 1840 — la réalisation du projet au soutien financier gouvernemental ; mieux, une note manuscrite d'Alexis Rostand, écrite le 19 août 1834<sup>47</sup>, et qui prouve que le président de la Chambre de commerce est l'auteur de l'article (non signé) du *Sémaphore* du 21 mars 1835, révèle les intentions véritables et les préoccupations de l'armateur. Il dresse d'abord un tableau chiffré du commerce avec la Méditerranée orientale<sup>48</sup>, il

---

45. Un sondage aux archives notariales dans le fonds Hailig n'a pas permis de trouver trace de la C<sup>ie</sup> Marseillaise.

46. P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 124.

47. Arch. Ch. comm. Mars., T.P. n° 37, postes maritimes, lignes en Méditerranée.

48. La maison Rostand avait des liens anciens et solides avec la Méditerranée orientale ; le père d'Alexis, Bruno Rostand, avait débuté à Constantinople, puis dirigé une maison de commerce à Alep et un comptoir à Smyrne. Renseignements aimablement communiqués par M. R. de Margerie, ambassadeur de France. Cf. tableau joint et publié en pièce annexe à la fin de l'article.

prévoit que le montant obtenu doit être largement majoré, car la statistique utilisée est incomplète et l'existence même de la ligne de bateaux à vapeur augmentera la masse des affaires. Marseille deviendra le centre du réseau méditerranéen et « le point de réunion de tous les voyageurs, négociants, manufacturiers, artistes, savants que leurs intérêts, leurs plaisirs ou l'amour des arts attireront en Orient ». Le document devient d'un intérêt tout particulier quand le président de la Chambre de commerce de Marseille, après avoir affirmé qu'« un service de bateaux à vapeur établi par une entreprise particulière serait une opération sûre et lucrative », envisage les moyens d'exécution possibles ; il y en a trois à son avis :

- 1) le soutien gouvernemental à une compagnie privée ;
- 2) une entreprise assurée entièrement par l'Etat ;
- 3) un établissement formé par l'Etat qui concéderait la possibilité de mettre à bord des bateaux de poste un certain nombre de passagers et une certaine quantité de marchandises.

Il en examine ensuite les avantages et les inconvénients et, contrairement à ce qu'on pouvait imaginer, ne recommande pas le premier. Ce serait d'après lui « le plus simple, mais — ajoute-t-il aussitôt — c'est peut-être *le moins praticable*<sup>48 bis</sup>, parce que des entrepreneurs qui se chargeraient d'une affaire pour laquelle une mise dehors importante est nécessaire, et qui est exposée à des éventualités considérables, exigeraient du gouvernement une allocation hors de toute proportion avec les résultats qu'il obtiendrait lui-même en régissant l'entreprise ». Le deuxième moyen présente des inconvénients liés à la lourdeur d'une administration qu'il faut de plus créer de toutes pièces ; il faudra installer à bord un agent commercial, intermédiaire entre cette administration, le commerce et les passagers, ou même confier « la direction du transport des marchandises et des passagers à des négociants ou à des courtiers royaux ». Enfin le troisième moyen « qui participe aux deux autres » : l'Etat organise le service et ne concède que ce qui concerne passagers et marchandises dont il n'aurait plus à s'occuper, le concessionnaire plaçant un agent à bord de chaque navire.

---

48 bis. Souligné par moi.



Or, tout en soulignant les difficultés, qui sont encore plus valables pour le premier mode d'exécution<sup>49</sup>, Alexis Rostand le considère comme le meilleur. Tout le problème des rapports entre l'Etat et l'entreprise privée est posé à travers ces premières tentatives et, comme les textes précédents le montrent, il n'est pas, dans la réalité, posé en termes manichéens simples. Il est frappant de constater que les préoccupations profondes des armateurs, leur volonté de ne s'engager qu'à coup sûr, qui s'exprime beaucoup plus nettement dans des textes non destinés à la publication sont finalement, quant au fond, assez proches des idées exprimées à la Chambre dans le débat public relatif à ce service<sup>50</sup>.

Ce problème est largement évoqué par le rapporteur de la commission, le député des Bouches-du-Rhône Reynard, qui reprend d'ailleurs à la tribune la proposition d'Alexis Rostand, en présentant le vœu que soit mis en adjudication l'affrètement des paquebots, c'est-à-dire que soit cédé à un entrepreneur le droit exclusif de recevoir les passagers à bord. Il signale qu'une seule compagnie s'est présentée, qu'elle présentait toutes les garanties désirables et transmet à la Chambre les propositions complexes de cette compagnie, bien que la commission « ait pensé qu'il serait dans tous les cas impossible d'y donner suite<sup>51</sup> ». Puis répondant à l'avance à ses électeurs, le député des Bouches-du-Rhône poursuit ainsi : « La commission ne s'est pas dissimulé que le projet pourrait froisser les intérêts des propriétaires de bateaux à vapeur de nos ports méridionaux... N'est-il pas à craindre que la concurrence du service projeté n'anéantisse ces entreprises si dignes d'intérêt et de sollicitude ? La commission n'a pas partagé cette crainte... » et il poursuit, arrivant au cœur du problème — tout en réaffirmant son soutien de principe à l'initiative privée — : « ... en thèse générale, la commission s'est montrée convaincue qu'il importe d'encourager l'esprit d'association ; que toutes les fois

---

49. Il indique en effet qu'il faut redouter « que dans les premières années la crainte des éventualités de l'opération et la nécessité de faire les premiers frais d'organisation d'un service porteront ceux qui voudront devenir concessionnaires à n'offrir au gouvernement qu'une rétribution très inférieure aux bénéfices qu'il peut espérer ».

50. Cf. *Moniteur Universel*, n° 83 du 24 mars 1835, p. 599 ; n° 136 du 16 avril 1835, p. 1190 ; n° 1333 et 1334 des 28, 29 et 30 mai 1835, p. 1321 à 1334.

51. Séance du 12 mai 1835, *Moniteur Universel* du 16, p. 1192. La Compagnie accepterait une subvention diminuée de 1.500.000 F à 600.000 F, si elle était autorisée à ne construire que des navires de 100 à 120 CV.

qu'une entreprise ne dépasse pas les forces de l'industrie particulière<sup>51 bis</sup>, le gouvernement a tort de s'en réserver l'exécution... l'intérêt personnel en effet, l'œil du maître, voilà les meilleures garanties d'une bonne exécution... ».

Le 27 mai 1835, lors du débat qui précède le vote<sup>52</sup>, le baron Tupinier, député du Finistère, commissaire du roi, s'explique aussi longuement sur les moyens d'exécution — Etat ou entreprise particulière — convenant qu'à ce sujet « les opinions sont moins unanimes<sup>53</sup> ». Comme Reynard, il considère la nouvelle entreprise comme un moyen d'exercer les équipages aux nouvelles techniques ; ainsi que la plupart des orateurs, il craint le monopole de fait qu'exercerait une compagnie privée soutenue par l'Etat, qui, de plus, dans sa recherche du profit « adopterait les machines qu'elle croirait les plus propres à lui procurer de grands avantages pour une consommation moindre de combustible » ; enfin et surtout il s'agit d'un service public<sup>54</sup>, dont il faut assurer la continuité et la régularité et en cas de déficit l'Etat seul « peut supporter des pertes accidentelles qui ruineraient une compagnie, lui seul peut sans danger pour la fortune publique continuer utilement des sacrifices auxquels se refuseraient les fortunes privées les mieux établies ».

Le souci d'Alexis Rostand n'était guère éloigné, qui, dans le texte déjà cité, évoquait les « éventualités considérables » auxquelles était exposée une telle entreprise et, dans ces conditions, le soutien financier important de l'Etat qu'exigerait une compagnie privée.

Les dernières lignes du mémoire manuscrit du président de la Chambre de commerce de Marseille donnent, je crois, la clé du débat qui n'est un conflit qu'en apparence<sup>55</sup> : il souligne — à propos du

<sup>51 bis</sup>. Souligné par moi.

<sup>52</sup>. La loi est votée à la quasi-unanimité : sur 234 votants, 218 pour, 16 contre.

<sup>53</sup>. Le baron Tupinier, ancien directeur des Constructions navales, est membre du Conseil d'Amirauté, directeur des Ports et membre du Conseil d'Etat ; c'est dire là aussi le poids de son avis.

<sup>54</sup>. LAME, CLAPEYRON et FLACHAT, *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France* (Paris, 1832), p. 36 : « ... on doit reconnaître aussi qu'il n'est pas possible d'attendre que tout travail public soit devenu la matière d'une bonne spéculation pour en doter le pays ».

Même crainte exprimée dans l'intervention du député Espéronnier (*Moniteur* du 28 mai 1835, p. 1324).

<sup>55</sup>. Cf. JULLIANY, *op. cit.*, t. I, p. 192 : « ... le gouvernement du Roi reconnu de bonne heure la nécessité de *seconder les efforts du commerce* (souligné par moi), pour accroître l'importance et développer l'activité de la navigation à vapeur dans le port de Marseille... ». Cf. la conclusion même d'A. Rostand : « il serait honteux que notre commerce et (souligné par moi) notre gouvernement se laissassent devancer dans cette belle entreprise ».

troisième moyen d'exécution — la crainte des « éventualités de l'opération » dans les premières années et « la nécessité de faire les premiers pas d'organisation... ».

En fait, comme le dit fort bien l'intendant militaire d'Alger en réponse au ministre de la Guerre et de la Marine à propos des aléas de la ligne entre la France et l'Algérie en 1850, il faut que l'Administration se persuade « que la concurrence se produit toujours en raison des chances de bénéfice qu'offre l'opération <sup>55 bis</sup> ». A défaut d'un soutien financier important, les compagnies privées ne sont donc pas tellement mécontentes que l'Etat fasse les premiers pas, explore une voie si nouvelle et, comme l'écrivait en 1842 le capitaine de corvette de VERNINAC, prouve en somme le mouvement en marchant ; quitte à laisser ensuite le champ libre aux entreprises privées, quand les « éventualités » — suivant le joli mot d'ALEXIS ROSTAND — seront moins à craindre et les bénéficiaires assurés <sup>56</sup>.

Les critiques, apportées postérieurement, au service de l'Etat sur le Levant ne doivent donc pas fausser la perspective. Une fois la liaison établie et compte tenu du progrès de la navigation à vapeur et des besoins grandissants du commerce, négociants et armateurs n'en virent plus que les défauts évidents. Louis REYBAUD, analysant en 1845 ce service maritime, concluait en appréciant mieux — me semble-t-il — les conditions réelles ci-dessus évoquées <sup>57</sup> : « Quand le gouvernement français s'engagea dans cette voie, écrivait-il, la spéculation particulière n'aurait pu en aucune

---

<sup>55 bis</sup>. Archives Ch. comm. Alger, transports maritimes, LXI5b. Lettre au ministère de la Guerre et de la Marine du 2 sept. 1851.

<sup>56</sup>. C'est ce qu'exprime très bien H. DUVERINE, *De la gestion des intérêts nationaux en Afrique ou résumé critique de l'état politique et économique de l'Algérie* (Paris, 1840), p. 74 : « Le service, établi d'abord par l'Etat, céderait plus tard l'exploitation de cette ligne aux entreprises du commerce, dont le nombre s'accroîtra indéfiniment, quand l'attention des spéculateurs aura été éveillée sur les bénéfices qui sont offerts... il est nécessaire que l'impulsion soit donnée », ajoutant en conclusion que « sous le rapport financier les avantages momentanés accordés aux compagnies ne pourraient être comparés à la dépense considérable occasionnée par l'état actuel » (p. 88). C'est ce que demandera la Chambre de commerce de Marseille au bénéfice de la C<sup>e</sup> Rostand qui, en 1846, avait lancé un service vers le Levant. Cf. lettre de la Chambre de commerce de Marseille au ministre du Commerce, 5 avril 1849 sur la « nécessité de transférer aux compagnies privées la correspondance méditerranéenne actuellement exploitée par l'Etat ». Texte qui justifie d'ailleurs l'intervention du gouvernement en 1835 par l'absence de l'esprit d'association. Cf. dans le même sens, l'observation d'A. THIERS à la Chambre le 10 mai 1842 lors du débat sur les chemins de fer : « L'Etat et les compagnies puisent dans le même réservoir et rien ne permet de prédire lequel en fera le meilleur usage ».

<sup>57</sup>. *Journal des Economistes*, fév. 1845, p. 272 : « Des services maritimes entre les mains de l'Etat », Paquebots de l'Orient.

manière fournir les éléments d'un service aussi étendu et aussi coûteux. La vapeur était alors bien nouvelle sur les mers et l'industrie privée qui procède par tâtonnements, qui mesure ses essais à ses forces et à sa prudence, ne devait pas s'aventurer avant quelques années dans des tentatives pareilles. Il s'agissait d'ailleurs de sommes considérables, d'un capital énorme que l'esprit d'entreprise, même enhardi par l'association, ne pouvait envisager sans faiblir. L'Etat s'empara d'un rôle que personne n'osait aborder. » Nuançons seulement cette dernière appréciation. Personne n'osait aborder ce rôle sans un soutien considérable de l'Etat et, dans ces conditions, celui-ci préférerait s'engager seul, tout au moins dans cette première période et compte tenu de ses préoccupations militaires et politiques <sup>57 bis</sup>.

En définitive, et en fonction des impératifs propres à la marine marchande en cette période de mutation, on retrouve dans ce secteur d'activité la loi du profit maximum avec le moindre risque : c'est la loi de l'entreprise maritime comme celle des autres entreprises et « la loi même du système à l'intérieur duquel elle se développe <sup>58</sup> ». Ce qui, concernant les affaires de navigation, s'exprime à l'époque dans la presse spécialisée en termes maritimes : « Les capitaux, comme les rivières, tendent à prendre la direction la plus favorable à leur écoulement <sup>59</sup>. »

A la lumière de cette analyse, la plupart des jugements portés sur ces premières tentatives apparaissent comme faussés, parce que négligeant les conditions réelles de la situation. La solution des liaisons à vapeur France-Algérie relevant de la même problématique que celle de la ligne du Levant <sup>60</sup>, nous ne dissociérons pas dans ce

---

57 bis. Cf. C. LAVOLLÉE in *Rev. des Deux Mondes*, 15 oct. 1867 : « L'établissement des paquebots français, anglais et autrichiens de la Méditerranée avait été inspiré surtout par l'intérêt politique... »

58. Jean BOUVIER, *Le Crédit Lyonnais de 1863 à 1882. Les années de formation d'une banque de dépôt*. (Paris, Sevpén, 1961), p. 834.

59. Journal *La Flotte*, rapport à la Société Maritime de Paris sur les questions transatlantiques, 19 avril 1846. Cf. également E. VICENS, *Des sociétés par actions, des banques en France*. (Paris, Huzard, 1837), p. 2 : « L'espoir de ce profit est le mobile indispensable de toute entreprise sensée, quelque rapport qu'elle ait avec le bien public. »

60. Ce qui est bien vu par le journal saint-simonien *l'Algérie, courrier d'Afrique* (publié de déc. 1843 à juillet 1847 à Paris). Cf. in n° 26 du 22 mai 1844 : « Alger fut ce premier théâtre de notre marine à vapeur et les services qu'elle y rendait furent la principale cause de cette heureuse création des bateaux postes du Levant, de ce premier germe d'une marine civile pour le gouvernement. »

bref examen les appréciations portées sur les tentatives vers ces deux directions d'ailleurs intégrées par les Marseillais en 1835. J.-Charles Roux voit dans le choix gouvernemental le résultat d'une lutte entre l'armement à voile et l'armement à vapeur, sans apporter la moindre preuve de l'appui de son affirmation<sup>61</sup>. Nous restons sceptique sur un tel clivage, car dans l'équipe même qui se groupe autour d'Alexis Rostand dominant — à commencer par lui-même — des négociants qui jusque-là ont fait de l'affrètement à voile, tel Lazare Luce<sup>62</sup>, qui « fait le plus gros trafic avec l'Algérie » et est de plus l'ami d'Elysée Reynard, député, rapporteur de la commission sur la loi de 1835<sup>63</sup>, alors que des armateurs déjà engagés dans la navigation à vapeur n'y figurent pas (Bazin, Aynard, etc.). Si cette première tentative de constituer une compagnie puissante a suscité quelque hostilité dans le monde des armateurs et négociants — ce qui est bien possible, mais dont nous n'avons pas trace —, la menace, que par sa puissance prévisible elle pouvait représenter pour *tous* les armateurs isolés, suffit à en rendre compte sans introduire une ligne d'opposition que nous ne considérons pas comme fondamentale<sup>64</sup>.

Encore moins fondé nous apparaît le jugement d'un auteur algérois de la fin du XIX<sup>e</sup>, pour qui les armateurs français « reculèrent devant les difficultés et les dangers d'une navigation pour eux pleine d'inconnu<sup>65</sup> », alors que les armateurs étrangers n'hésitèrent pas une seconde : jugement d'autant plus injustifié que la plupart des premiers services à vapeur réguliers des autres nations furent

61. J. CHARLES-ROUX, *Notre marine marchande* (Paris, Colin, 1898), p. 179.

62. P. GUIRAL, « L'opinion publique marseillaise et les débuts de l'entreprise algérienne », dans *Revue historique*, juillet-septembre 1955, p. 15. D'ailleurs les armateurs voulant se lancer dans la navigation à vapeur sont soit des nouveaux venus, comme Fraissinet, ex-courtier maritime, soit, comme les Rostand, les Luce, les Fabre, les Périer, les Toussaint-Benet, les Salavy, des armateurs et négociants qui jusque-là armaient des navires à voiles.

63. *Ibid.*, p. 18.

64. Cf. un document de la C<sup>e</sup> Marseillaise de navigation à vapeur M. Fraissinet père et fils (qui depuis le début se sont consacrés à la navigation à vapeur), consacré aux « Problèmes de marine marchande » (Ch. de comm. de Marseille, Marine marchande, sans doute de 1871-72), qui se préoccupe également des difficultés de la navigation à voile et de la navigation à vapeur.

65. G. PENISSAT, commissaire de l'Inscription maritime à Alger, « La navigation maritime et la pêche côtière en Algérie » dans le volume de l'exposition universelle de 1889 (Alger, Imprimerie du Gouvernement Général, 1889).

subventionnés, que ce soit le Lloyd autrichien ou les compagnies anglaises sur l'Atlantique ou la Méditerranée (cf. la « Peninsular and Oriental ») <sup>66</sup>.

### DE QUELQUES DIFFICULTES COMPLEMENTAIRES...

Jusqu'en février 1841, la quarantaine est maintenue malgré de nombreuses protestations. Elle rend inutile toute diminution de la durée du voyage entre les deux rives de la Méditerranée et, de ce fait, porte surtout préjudice à la navigation à vapeur dont la rapidité et la régularité sont les avantages essentiels à cette époque <sup>67</sup>.

L'évolution de la législation maritime et douanière est particulièrement intéressante ; elle témoigne du souci de protection de la marine marchande mais aussi, dès cette période, de l'apparition des premières oppositions d'intérêts entre les négociants et les colons installés en Algérie et les armateurs français. Les modifications fréquentes de cette législation en portent témoignage pour une bonne part. Jusqu'en novembre 1835, c'est le régime de l'égalité pour tous les pavillons. Et la Chambre de commerce d'Alger, apparemment si peu passionnée par la navigation à vapeur <sup>67 bis</sup>, évoque avec régularité les problèmes de douane, de droit au tonnage.

Dès 1832, la jeune Chambre de commerce souligne que la conquête ne fut pas seulement entreprise pour « châtier les Barbares », mais que la France a aussi « convoité ce pays comme une riche et vaste contrée... », apte à fournir à sa marine marchande « une salubre activité <sup>68</sup>... ». Elle ne demande pas une préférence exclusive, mais l'établissement d'un système de droits tel qu'il soit une protection réelle pour le pavillon français.

66. Comparer avec le jugement plus équitable d'un autre Algérois, A. FROGER, *Les services maritimes France-Algérie depuis 1830 jusqu'à nos jours* (Editions P. et G. Soubiron, Alger, 1933). Citant les précurseurs (Aynard, Bazin, Ferrier, etc.), il écrit p. 6 : « Ils rivalisaient d'audace pour créer des lignes nouvelles avec des bateaux à vapeur frères et sans défense à la mer. »

67. Cf. P.V. de la Commission d'Afrique, t. I, p. 181 : « La quarantaine est le plus lourd de tous les impôts qui pèsent sur le commerce d'Alger ». La Commission estime que la quarantaine, en allongeant de dix jours le voyage, fait perdre plus du tiers de la durée de cette traversée et entraîne un renchérissement du fret. Cf. DUVERINE, *op. cit.* (1840), p. 69 : la quarantaine, ramenée alors à sept jours « place de fait l'Afrique à dix jours de distance de la France. » Cf. BLANQUET, *op. cit.* (1840), p. 22 : « On ne fait même pas grâce, au retour, d'une quarantaine de sept jours, plus redoutable que les maux dont on croit qu'elle préserve... », etc.

67 bis. Cf. *supra*, note 35.

68. Correspondance Ch. comm. Alger, « Mémoires sur les Douanes », 22 septembre 1832.

En avril 1833, la Chambre intervient cette fois auprès de l'intendant civil, remarquant que dans l'année 1832 il est arrivé deux tiers de navires étrangers pour un tiers de navires français et que sur les places de Nice, Livourne, Gibraltar, le commerce a avantage à s'adresser aux navires étrangers dont « le nolis est à plus d'un tiers moins élevé que par navires français<sup>69</sup> ». Les auteurs de cette missive protestent également — comme bien d'autres — contre la préférence donnée par l'administration militaire aux affrètements étrangers<sup>70</sup>. Fin 1834, nouveau mémoire sur les préoccupations du commerce, où l'on demande cette fois une mesure d'exemption pour « tous navires ou bateaux à vapeur qui établiront un service régulier de transport entre les ports français de la Méditerranée et de l'Océan et les ports futurs des départements africains », et plus précisément l'admission des seuls navires nationaux à faire le cabotage dans les ports français de l'Afrique ». La commission d'Afrique fait sien ce point de vue dans ses conclusions, rapportées par le député de Marseille Reynard<sup>71</sup>.

L'ordonnance royale du 11 novembre 1835 donne satisfaction à ces revendications en instituant le monopole du pavillon français et un droit de tonnage modéré sur les navires étrangers. Mais la mesure ne sera pas longtemps en vigueur ; appliquée en avril 1836, elle est abrogée le 23 février 1837<sup>72</sup>. Dès son application, en effet, les négociants installés à Alger déchantent et font état de plaintes nombreuses relatives au mauvais état des bâtiments faisant le voyage de Marseille à Alger ; cet état de choses est d'autant plus redoutable que désormais le transport des marchandises est « attribué exclusivement aux navires français<sup>73</sup> ». Ce principe ayant eu

69. Correspondant Ch. comm. Alger, lettre à l'Intendant civil, 13 avril 1832.

70. *Ibid.*, 27 avril 1833 : « On ne peut voir sans douleur le pavillon français en minorité dans le port d'une conquête à laquelle la majorité de la nation attache autant de prix ». Dans le même sens, cf. nombreux textes de la Chambre de commerce de Marseille : le baron PICHON, *Alger sous la domination française*, p. 191 et DERVIEU, *Observations présentées à la Chambre de commerce de Marseille sur sa demande pour servir au mémoire qu'elle doit adresser à la Commission d'enquête sur la colonie d'Alger* (1833), p. 20.

71. P.V. de la Commission d'Afrique, novembre 1833, p. 198 et suivantes.

72. Baron BAUDE, *L'Algérie* (Paris, 1841), t. II, p. 216.

73. Lettres Ch. comm. Alger à Ch. comm. Mars. du 23 janvier 1836 et du 17 janvier 1839. Réponses Ch. comm. Mars. à Ch. comm. Alger du 12 et du 19 février 1836.

pour conséquence la hausse du fret, la Chambre de commerce d'Alger menace d'en demander la modification si cette « incurie » se poursuivait. Et très vite cette menace est réalisée. Le 5 février 1837, la Chambre de commerce d'Alger demande l'abrogation à l'intendant civil<sup>74</sup>. Devant la menace du rétablissement du privilège en faveur de la marine marchande française, la Chambre de commerce d'Alger s'exprime, en juillet 1839, avec beaucoup de vigueur, soulignant cette opposition d'intérêts qui ira croissant avec le développement de la colonie : « Ainsi les intérêts les plus précieux de la Métropole se trouvent ici en opposition les uns aux autres et le privilège que l'on voudrait constituer en faveur de notre marine marchande aurait pour résultat de susciter aux exportations de France et à son commerce une concurrence dont il serait difficile de mesurer tout la portée<sup>75</sup>. »

Les ordonnances du 7 décembre 1841 et du 16 décembre 1843<sup>76</sup> rétabliront le privilège du pavillon national, sauf « cas d'urgence et nécessité absolue pour un service public ». Et la campagne pour la liberté se poursuivra avec régularité et vivacité dans la presse algéroise de l'époque pourtant contrôlée par les autorités<sup>77</sup>.

### STRUCTURE DE L'ARMEMENT MARSEILLAIS VERS 1835

Un tableau de la flotte marchande marseillaise en 1835 (navires au-dessus de 100 tonneaux) révèle des structures qui sont encore celles du siècle passé ; ce tableau<sup>78</sup> donne la liste nominative des

74. Lettre Ch. comm. Alger du 5 février 1837 : « L'expérience a prouvé que cette mesure était plus nuisible qu'avantageuse au commerce de la colonie. En effet la rareté des transports a prodigieusement accru le prix des colis sans pouvoir satisfaire aux besoins des communications. »

75. Lettre Ch. comm. Alger à direction de l'Intérieur, 24 juillet 1839.

76. Il semble difficile d'attribuer à l'ordonnance de décembre 1841 le début de la liaison à vapeur Marseille-Alger en juillet 1841 à moins que les Bazin aient connu la mesure à l'avance. (Cf. P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 202.)

77. Cf. les articles véhéments de l'*Akhbar* le 8 fév. 1844, le 8 août 1844, le 4 sept. 1845, le 25 oct. 1846, etc. Ce dernier article, en réponse à une pétition des capitaines français réunis à Bône pour réclamer le privilège des transports sur le littoral algérien, est sans ambiguïté : « Pour le bien particulier d'une classe, ce serait alors faire le mal de tous, ce serait ruiner l'avenir du commerce algérien pour la satisfaction des intérêts d'une portion assez faible de la marine française... Le consommateur veut s'approvisionner, de même que l'Administration, au meilleur marché et le commerce veut ne payer ses transports que le moins cher possible. Or, tout cela aboutit à la libre concurrence... » ; et encore : « Ce concours des étrangers est précisément la cause du maintien des prix à un taux raisonnable, ce concours est tout entier favorable aux intérêts de la colonie. »

78. M. MAISEAU et une société de géographes et de négociants, *Répertoire universel du Commerce et de la Navigation* (Paris, 1835), t. II, p. 181 à 224. Ce tableau présente sans doute quelques inexactitudes de détails qui n'influent pas sur les résultats qui se dégagent de son examen.



navires attachés au port de Marseille avec le nom du capitaine et celui de l'armateur ; sur deux cent quatre-vingt-six navires, il y a seulement trois navires à vapeur signalés : *Henri-IV* et *Sully*, des Bazin et *le Valence*, de Boutoux (navigation fluviale)<sup>79</sup>.

Nombre total de navires : 286  
appartenant à 192 armateurs

### R E P A R T I T I O N

Noms des principaux armateurs possédant plus de trois navires	Nombre d'armateurs	Nombre de navires par armateur	Total des navires
Rostand-Vidal et C <sup>ie</sup> .....	1	7	7
Borelli - Vian - Musso - Durand ..	4	5	20
Chiappa - Chauvin - Badetti - Sociama - Altaras - Pastré - A. Plasse, Homsy et C <sup>ie</sup> - Julien ..	8	4	32
	10	3	30
	28	2	56
	141	1	141
<b>TOTAL</b> .....	192		286

Un second fait d'importance apparaît, la dispersion extraordinaire de cet armement entre une multitude d'armateurs, et les chiffres ne rendent pas complètement compte du phénomène, puisque souvent derrière un nom il y a plusieurs personnes en association pour l'exploitation d'un seul navire.

Sur les 141 navires nominalement armés par un armateur, 24 sont armés par leurs capitaines. On ne peut en faire un exposé détaillé, mais le plus souvent — et c'est vrai encore avec les pre-

79. Le *Scipion* avait été désarmé en octobre 1833, cf. LABARRE, *Les premiers vapeurs francisés au port de Marseille, 1831-1898* (Marseille, 1938), p. 26.

miers navires à vapeur — il y a, derrière la raison sociale signalée dans une telle statistique, un nombre considérable d'intéressés, sans que ceci puisse être complètement redécouvert, car nombreuses sont les sociétés éphémères qui ne sont pas même consignées par écrit. On trouve ainsi fréquemment, dans les archives, quand une société fait l'objet d'un acte sous seing privé à cette époque la formule : « En continuation d'une société verbale... » ou en confirmation d'une « maison de commerce qu'ils avaient contractée verbalement <sup>80</sup>... ».

Les participants à l'exploitation d'un navire possèdent des parts de 1/24, appelées quirats. Quelques exemples :

- en 1844, le capitaine Camboulive achète le navire à vapeur *La Pauline* ; il y a huit personnes associées dans cette opération ;
- en 1845, le vapeur *Golo* est acheté par Chapon, Périer, Luce, Théron, Roux de Fraissinet et Deloutte, chacun d'eux est propriétaire de 4/24 soit 4 quirats <sup>81</sup> ;
- en 1846 se forme une société encore plus significative puisqu'elle se propose « l'établissement et la navigation des bateaux à vapeur et bâtiments à voile dans la Méditerranée » ; six personnes se réunissent à cette fin et deux d'entre elles fournissent la raison sociale Peloux, Deschamp et C<sup>e</sup> ; la mise de fonds est de 100.000 F <sup>82</sup>.

De plus, les fonctions d'armateur, de négociant et même, comme on l'a vu, de capitaine ne sont pas séparées. On peut ainsi lire le récit d'un capitaine au long cours qui, stationnant à Alger, a quitté son navire pour visiter le littoral et « tenter au nom de la maison que je représente d'y établir quelques relations commerciales <sup>83</sup> ». On ne s'étonnera pas de voir un manuel maritime et commercial être rédigé à l'intention des « commerçants, armateurs, navigateurs » sous le titre « Le parfait capitaine... ».

---

80. Il s'agit de sociétés en participation ; cf. E. VICENS, *Exposition raisonnée de la législation commerciale* (Paris, 1821), p. 377.

81. LABARRE, *op. cit.*, p. 93-100.

82. Arch. départ. des Bouches-du-Rhône, XIII B.

83. Journal *La Flotte* du 17 au 27 avril 1844, « Lettres sur l'Algérie » de STREAT JOLY, capitaine au long cours.

Les courtiers maritimes de Marseille constatent avec amertume cette situation qui restreint leur rôle <sup>84</sup>. La séparation des fonctions ne s'opéra que très lentement ; notons qu'en 1856 la Chambre de commerce de Marseille se trouve dans l'impossibilité de fournir les dates de départ des navires de commerce comme dans les ports de l'Océan et de la Manche, car « pour la plupart, les navires sont chargés par leurs propriétaires, les départs sont combinés dans l'intérêt presque exclusif de la maison qui arme et qui a souvent intérêt à ne pas faire connaître son voyage <sup>85</sup>... ».

Cette structure même, la faiblesse financière des sociétés existantes, qu'elles soient sociétés en participation ou en commandite, rend très difficile la concentration des moyens, la solidité économique de l'entreprise qu'exige la navigation à vapeur.

Qu'Emile Vicens le constate dans un nouvel ouvrage en 1837 n'est pas un hasard <sup>86</sup>. Autre aspect de cette structure qui empêche la consolidation et le développement des véritables firmes, la précarité de ces associations liées à cette confusion des fonctions, aux petites dimensions des entreprises, à l'état d'esprit même du milieu négociant <sup>87</sup>. Cette faiblesse — et les échecs qui en ont résulté lors de quelques tentatives passées — renforce l'argumentation des partisans du service d'Etat lors du débat à la Chambre en 1835 <sup>88</sup>.

84. Brochure du Syndicat marseillais des courtiers maritimes en 1837, Archives Ch. comm. Mars., série OH, courtiers : « .. les négociants qui se livrent à ce commerce sont eux-mêmes propriétaires des navires qu'ils y emploient ; dès lors plus d'intervention de courtiers pour ces affrètements ».

85. Lettre Ch. comm. Mars. à directeur des Postes, 29 février 1856.

86. *Des sociétés par action des banques en France* (Paris, M<sup>me</sup> Muzard, octobre 1837), cf. p. 28 : « Les grandes entreprises peuvent-elles s'accommoder des conditions de la société en commandite ? Convient-elle à ces vastes affaires ? Non, mille fois non. Il est impossible que des capitalistes engagent des millions dans des affaires à la conduite desquelles ils seront tenus de rester étrangers ; affaires où le gérant ne sera pas le mandataire, ne sera pas révocable à leur gré. »

87. Cf. H. GIRAUD, *op. cit.*, qui signale que les maisons secondaires d'armement ou d'affrètement sont si nombreuses et se modifient si souvent qu'il est impossible de les citer ; et sur la prudence du commerce marseillais, cf. l'appréciation du général Danrémont en juin 1833 (cité par P. GUIRAL, *Revue Historique*, art. cité, p. 15) : « Le commerce de Marseille, qui est très sage, se livre rarement à des spéculations hasardeuses. »

88. Cf. *Moniteur Universel* du jeudi 28 mai 1835, p. 1324, n<sup>o</sup> 40, 148. Esperonnier, député du Midi, y rappelle les échecs successifs du commerce de Bordeaux sur la ligne (à voile) entre France et Mexique et de la Société Hubert à Calais pour la correspondance France-Angleterre en 1834, il en conclut : « Tout concourt pour déterminer notre gouvernement à donner lui-même au commerce un exemple qui lui sera certainement profitable et encouragera l'emploi des bateaux à vapeur pour des entreprises de moindre importance plus en rapport avec les ressources des particuliers. »

*Ordre chronologique des actes de francisation  
des vapeurs au port de Marseille*

1831	5	1840	2
1832	0	1841	4
1833	0	1842	2
1834	0	1843	2
1835	1	1844	1
1836	1	1845	1
1837	4	1846	5
1838	4	1847	1
1839	2	1848	1

Si l'on suit le rythme du développement de la navigation à vapeur à Marseille, on se rend compte que le mouvement, très lent dans les premières années, se confirme vers 1837 et à partir de cette date se poursuit suivant un rythme plus régulier. Ceci est attesté par les préoccupations des courtiers marseillais qui signalent en 1837 ce « fait important : le développement de la navigation à vapeur dans la Méditerranée... » et se soucient seulement en 1839 du problème, nouveau pour cette corporation, du droit de conduite des navires à vapeur <sup>89</sup>.

A tous ces éléments s'ajoute l'évolution de la situation même de la nouvelle conquête méditerranéenne française ; après 1835, l'incertitude diminue quant à l'avenir et au caractère de l'occupation française en Algérie <sup>90</sup>.

<sup>89</sup>. Rapport à la Chambre de commerce et au Tribunal de commerce, août 1839. Archives Ch. comm. Mars., OH.

<sup>90</sup>. Cf. André MARNEUR, *Les relations maritimes de l'Algérie* (Paris, Sirey, 1911), p. 20.

## LES LIAISONS A VAPEUR FRANCE-ALGERIE

On comprend dès lors que les projets de liaison régulière par navires à vapeur entre la France et l'Algérie antérieurs aux années 1836-1837 n'aient pu dépasser le stade des projets.

C'est sans doute le cas du projet lancé en 1831-1832<sup>91</sup>. Le *Moniteur algérien*, dans son numéro du 24 novembre 1832 en annonce la réalisation imminente en précisant que c'est le département de la Marine qui s'est chargé de l'entreprise. Le service débutera le 6 avril de l'année suivante ; les bateaux à vapeur de l'Etat n'accepteront qu'à partir de 1835 des passagers civils, et d'ailleurs à un tarif plus élevé que les passages ultérieurs sur les navires à vapeur de la Compagnie Bazin.

Malgré le progrès qu'elle réalise, cette liaison sera vivement critiquée et pas seulement, comme on pourrait le croire, par les négociants ou les passagers civils.

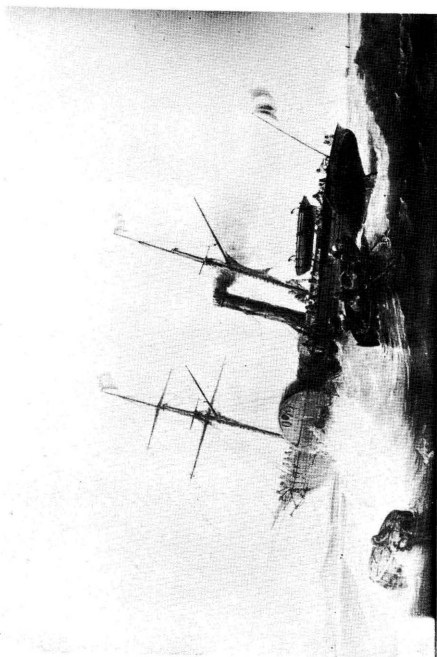
Quelques mois à peine après les premiers voyages, un officier émet des jugements sévères à l'issue d'un voyage d'inspection à bord du *Castor*<sup>92</sup> : marche très lente (la traversée moyenne dure 80 heures !), consommation importante de charbon, aménagements insuffisants. Le rapport confidentiel établi six mois plus tard par l'intendant est alarmant ; les navires en service — *Le Rapide*, *Le Souffleur*, *Le Nageur*, *La Ville-du-Havre* en particulier — sont incapables de tenir la mer pendant la mauvaise saison ; il y a danger pour les passagers et les équipages. Répondant le 20 novembre, le ministre de la Marine envisage d'assurer les communications littorales au moyen de bâtiments à voiles.

Bien entendu, les critiques des civils sont encore plus fréquentes et plus acerbes. Ainsi Blanqui, à l'issue de son voyage en 1839, estime la traversée à bord des navires de l'Etat « trop chère pour les passagers qui paient et trop sévère pour ceux qui ne paient pas<sup>93</sup>. » Duverine va au fond des choses en signalant qu'un bateau à vapeur ne peut satisfaire tous les services à la fois ; il proteste

91. Cf. P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 63.

92. Arch. nat., F 80, 1556. Rapport du chef d'escadron E.-M. de Tinan sur la « correspondance à vapeur de Toulon à Alger », 1<sup>er</sup> juin 1833. Cf. *ibid.*, Rapport confidentiel de l'intendant civil de la Régence d'Alger, 8 nov. 1833.

93. BLANQUI, *op. cit.* (1840), p. 83.



L'AMSTERDAM, peinture à l'huile de BARRY (Archives C.C.M.)

## AVIS DIVERS.

---

# CHARLEMAGNE, SULLY, PHARAMOND, PAQUEBOTS

A vapeur de Commerce entre  
**LA FRANCE ET L'ALGÉRIE.**

---

(1) — Ces trois superbes bateaux appartenant à la Compagnie française dirigée par la Maison Charles et Auguste Bazin, de Marseille, ayant des emménagemens très commodes pour les passagers, d'une marche reconnue supérieure, et de la force de cent soixante Chevaux, commenceront le service entre Marseille et Alger, le 20 juillet.

#### DÉPARTS :

*De Marseille*, — Les 10, 20 et 30 de chaque mois ;

*D'Alger*, — Les 5, 15 et 25 de chaque mois.

#### Premier Départ :

*De Marseille*, le 20, et *d'Alger*, le 25 juillet courant.

S'adresser pour fret et passage, à M. Charles Garavini, rue d'Orléans, n° 20, ou chez M. Canton et ses collègues, Courtiers maritimes à la Marine.

On se charge aussi des passages pour Gènes, Livourne, Civita-Vecchia et Naples; les bateaux partant de Marseille chaque dimanche matin.

## AVIS

*Aux Propriétaires et Cultivateurs.*

(2) — Un jeune homme récemment arrivé de France, versé dans la pratique de l'agriculture, de mœurs douces et ayant reçu une bonne éducation, désire s'occuper, sans salaire, chez un propriétaire ou un fort cultivateur.

S'adresser pour plus amples renseignemens, à M. Caillet, à Alger, hôtel du Belvédère.

---

ALGER. — Imprimerie du Gouvernement.

---

contre l'établissement à Toulon de la tête de ligne et estime qu'il s'agit d'un « moyen d'une portée insignifiante si on le compare au nombre et à l'importance des exigences qui gravitent vers lui<sup>94</sup>... ».

Les années qui suivent voient se multiplier les plaintes<sup>95</sup> : retards fréquents, vols à bord, conditions irrégulières d'embarquement, accidents continuels ; seul Alexandre Dumas se félicite du service de table, tout en reconnaissant que *le Véloce* avait une « chaudière trop petite pour sa taille<sup>96</sup>... », mais les conditions de son voyage furent assez différentes de celles des familles de paysans, candidats colons qui, avec les soldats, forment la masse des usagers des bateaux à vapeur de l'État<sup>97</sup>.

Après le voyage sans lendemain du *Scipion* en juin 1832, nouvelle tentative aussi éphémère en octobre 1835<sup>98</sup> ; cet essai est attribué par le *Moniteur algérien* à l'initiative d'hommes — J. Luce, Charles et Auguste Bazin, J.-B.-F. Lacrouts —, dont plusieurs avaient participé à la formation de la « Compagnie marseillaise pour l'établissement de bateaux à vapeur perfectionnés dans toute la Méditerranée », dont ce journal ne dit mot. *Le Sully*, capitaine Lombard, n'effectue que deux rotations en octobre 1835 — sans aucune explication dans le journal qui avait pourtant consacré un long article le 15 octobre 1835 à l'annonce de cette nouvelle. Cet échec est-il dû à l'insatisfaction des milieux du négoce marseillais<sup>99</sup> ? Ou plutôt aux causes multiples ci-dessus évoquées et en particulier aux craintes renouvelées de ces mêmes milieux quant au

---

94. DUVERINE, *op. cit.* (1840), p. 66. Plus loin il est encore plus sévère : « Nous ne craignons pas d'être contredit en établissant qu'entre les facilités offertes aux voyageurs de l'Algérie et celles qui se rencontrent sur tous les paquebots du même genre en Angleterre et dans les ports de France de l'Océan, il y a autant de différence qu'entre une venta espagnole et les meilleurs hôtels de la rue de Rivoli » (p. 73).

95. Cf. *Journal de la Flotte*, série d'articles de septembre 1841, où la correspondance à vapeur d'Algérie est donnée comme l'exemple néfaste de l'erreur consistant à utiliser des bateaux « comme devant être bons à toute espèce de service ». *Ibid.*, 17 fév. et 27 mars 1844. Cf. l'*Akhbar* des 5 janv. 1845, 10 août 1845, 15 janv. 1846, 11 juin 1848, 1<sup>er</sup> oct. 1848, 13 mars 1849, etc. *Ibid.*, in *L'Algérie*, n° 109 du 16 juillet 1845.

96. A. DUMAS, *op. cit.*, I, 14 et 107.

97. Cf. *L'Algérie*, 16 juillet 1845 : « ... qu'on se figure cinquante ou soixante familles de paysans qui de leur vie n'ont vu la mer, couchées pêle-mêle sur le pont d'un navire... »

98. P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 50 et le *Moniteur Algérien*, 15 oct. 1835.

99. P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 150.



sort même de la conquête<sup>100</sup> ; c'est seulement en juillet 1835 que l'inquiétude marseillaise s'apaise, mais c'est également la période où le vote de la loi sur les paquebots-postes du Levant sanctionne l'échec de la compagnie marseillaise ; l'essai d'octobre 1835 semble alors davantage une tentative de forcer le sort et, prématurément, de relancer à quelques-uns et dans un secteur plus limité ce que les plus importants négociants et armateurs marseillais n'ont pas réussi, malgré leurs efforts, depuis décembre 1834.

Tenaces, les frères Bazin reprennent ce projet en juillet 1841, et les navires à vapeur du commerce, cantonnés jusque-là sur le littoral septentrional de la Méditerranée vers le Languedoc et l'Espagne et vers Nice et l'Italie, vont reprendre la route de l'Algérie. Annoncées par la presse d'Alger au début de juillet<sup>101</sup>, les premières liaisons assurées par le *Pharamond* et le *Sully*<sup>102</sup> sont encore assez irrégulières puisque après quatre rotations de chaque navire, d'août à octobre 1841, le service est interrompu en novembre, pour reprendre en décembre. Mais c'est alors deux nouvelles unités plus puissantes qui assurent le service : le *Tage* d'abord, rejoint fin janvier 1842 par l'*Amsterdam*<sup>103</sup>.

Pendant cette première période, le service est assuré par la Compagnie Bazin sans soutien étatique ; ce n'est qu'en février 1842 qu'est annoncé l'accord conclu avec l'administration des Postes, les annonces ne deviennent régulières qu'en mai-juin 1842. Le tarif est alors le même que celui pratiqué sur les vapeurs de l'Etat : 105 F en 1<sup>re</sup> classe avec couchette, 80 F en 2<sup>e</sup> classe en cabine, 50 F en 3<sup>e</sup> classe sur le pont. Le service est désormais assuré avec une belle régularité<sup>104</sup>.

100. Le *Moniteur Algérien* publie plusieurs articles à ce sujet et les 24 et 30 avril 1835 une longue lettre de la Chambre de commerce de Marseille au ministre du Commerce protestant contre des velléités d'abandon ou d'occupation restreinte.

101. *Akhbar*, n° 173, 11 juillet 1841 ; *Moniteur Algérien*, n° 441, 7 juillet 1841.

102. *Pharamond*, navire en bois, doublé en cuivre, 140 CV, roues à aubes, tonnage : 272 tonneaux, longueur 45 m. *Sully*, *id.*, 120 CV, roues à aubes, longueur 42,53 m. Ces deux navires étaient jusque-là affectés aux lignes d'Italie. (LABARRE, *op. cit.*, p. 14 et 31).

103. Ce mouvement des navires d'après l'*Akhbar*, dépouillé du n° 1, 19 juillet 1839 à juin 1854. Renseignements complémentaires dus à l'obligeance des Chambres de commerce du Havre, Rouen, Sète et Marseille, bien entendu. Cf. sur les débuts de ce service et les encouragements du gouverneur général Bugeaud, P. GUIRAL, *op. cit.*, p. 201-202, voir *supra*, note 76.

104. Cf. l'*Akhbar* du 17 juillet 1842 : « ... les bateaux à vapeur du commerce ont tellement accoutumé le public à une rigoureuse exactitude dans les heures de départ, qu'on s'est étonné hier du retard que le *Pharamond* a mis à appareiller... une coalition d'ouvriers en a été la cause : ceux qui chargent le charbon ont demandé une augmentation de salaire... »

Tous les hivers, les navires habituels de la ligne sont remplacés par deux bateaux à vapeur venus du Nord : *le Tage* et *l'Amsterdam*. C'est le cas, en général, de décembre à mars ou avril de l'année suivante. En 1843, *l'Amsterdam* assure seul ces rotations ; fin 1844, c'est *le Tage* seul ; les deux navires se retrouvent en Méditerranée lors de la saison d'hiver 1845-1846, puis pour la dernière fois *le Tage* seul pendant l'hiver 1846-1847<sup>105</sup>. Les premières recherches éclairent — en laissant quelques questions sans réponses — cette alternance saisonnière. Ces navires effectuent en été un service du Havre vers la mer Baltique, vers Copenhague, Cronstadt, Saint-Petersbourg.

*L'Amsterdam* a été mis en service en 1839 par la Compagnie Albrecht du Havre, mais à plusieurs reprises il est indiqué comme relevant d'une Compagnie l'« Europe » dont Marc Fraissinet serait le directeur<sup>106</sup> ; de fait c'est Marc Fraissinet qui demande à la Chambre de commerce de Marseille, le 5 février 1841, « l'autorisation de faire placer à bord du vapeur *l'Amsterdam* qui va entrer dans le bassin de carénage pour y recevoir une réparation, une forge portative... ».

*Le Tage*, lancé en 1837 au Havre, également par les chantiers Augustin Norland pour le compte de la « Société des Paquebots à vapeur entre Le Havre et le Portugal », sera vendu en décembre 1851 par Dubois et C<sup>ie</sup>, négociants et banquiers au Havre, à la « Société des Paquebots à vapeur l'Europe », représentée par Albrecht<sup>107</sup>.

105. Attendant son fils en novembre 1846 à Gibraltar, Alexandre DUMAS écrit : « Ma dernière chance était donc qu'il eût été mis à terre par *le Tage* qui fait la traversée de Lisbonne à Valence en touchant à Cadix, Gibraltar et Malaga... », *op. cit.*, p. 1259. Curieusement le fret est plus cher sur les navires du service d'hiver Alger-Marseille : par navire à voiles, 15 à 20 F le tonneau de 1.000 k, *id.* par bateau à vapeur de la C<sup>ie</sup> Bazin (*Pharamond* et *Charlemagne*) ; pour *le Tage* et *l'Amsterdam*, 75 F d'après les *Annales de l'Algérie* pour 1843 (p. 135). Le rapport des frets ne sera pas toujours celui-ci : en mars 1852 les colons de Dellys adressent une pétition au Prince-Président contre la rareté des communications maritimes (ce sont les seules) et le fait qu'elles n'ont lieu que par bateaux à vapeur « ce qui élève les frets particuliers à des taux exorbitants » (*Akhbar*, 30 mars 1852).

106. Premiers renseignements donnés par la Chambre de commerce du Havre, le second in *Catalogue Exposition rétrospective navigation à vapeur à Marseille* (Chambre comm. Mars., 1929), p. 23, où figure à ce sujet un renseignement inexact : « vapeur à aubes lancé en 1841... » *Ibid.*, pièce n° 355, portrait de Marc Fraissinet (1788-1866), « d'abord courtier royal puis directeur de la Société d'armement l'Europe ». P. LABARRE, *L'Armement à Marseille de 1840 à 1874* (Marseille, 1938), p. 249, indique : « ... 24 novembre 1841, Albrecht vend à la société l'Europe... ».

107. P. LABARRE, *op. cit.*, *supra*, p. 231.

Centre d'Etudes  
des  
Sociétés Méditerranéennes  
Faculté des Lettres  
et Sciences Humaines  
d'Aix-en-Provence

En tout cas, tant dans la presse marseillaise que dans la presse algéroise, les noms des Bazin et de M. Fraissinet sont toujours liés sans qu'on puisse préciser les rapports exacts entre ces hommes. En effet, Marc Fraissinet est courtier, ce qui explique les mentions répétées : « ... pour fret et passage s'adresser à M. Marc Fraissinet », mais il est plus curieux de lire « ... s'adresser à M. Marc Fraissinet, directeur <sup>108</sup>... ».

L'alternance des campagnes d'été en Baltique et d'hiver en Méditerranée s'explique sans doute à la fois par des raisons de rentabilité commerciale liée aux aléas du commerce dans ces zones <sup>109</sup> et par la nécessité d'utiliser des navires plus puissants en Méditerranée pendant la saison d'hiver fort redoutable à la navigation <sup>110</sup>.

En janvier 1843 est signalée une nouvelle tentative, cette fois entre l'Algérie et l'Espagne. Il s'agit d'un service à vapeur assuré par le navire *l'Elbe* d'Alger vers Oran, Valence, Alicante, Carthage, Malaga, Gibraltar et Cadix <sup>111</sup>.

Ce service, assuré par la maison Barry et Dervieux, connaît des débuts fâcheux, puisqu'en février le naufrage du navire « sur les côtes d'Oran » est annoncé ; la presse marseillaise précise bientôt que *l'Elbe* s'est échoué sur les sables de la Macta et que c'est « le manque de charbon qui a obligé le capitaine de prendre ce parti <sup>112</sup> ». Sans nouvelle explication, *l'Elbe* réapparaît en mai 1843 à Alger venant de Valence, et assure cette liaison Espagne-Algérie-Marseille jusqu'en septembre 1843. Il est ensuite vendu à Marc Fraissinet et assure un service sur l'Italie en 1844 <sup>113</sup>, puis réapparaît de nouveau sous l'égide de la Compagnie Bazin et Périer sur les lignes d'Algérie.

108. *Sémaphore*, 20 déc. 1842. En effet, en principe l'exercice du commerce est interdit aux courtiers (cf. brochures du Syndicat des courtiers marseillais, 1837). M. Fraissinet est-il encore courtier en 1842 ?

109. Opinion de M. Ernisse, conservateur-adjoint au directeur des Archives départementales de la Seine-Maritime, que je remercie pour son obligeance.

110. Tous deux navires en bois à roues, mais présentés comme navires de 500 tonneaux, 200 CV. Cf. *l'Algérie* du 26 févr. 1845, n° 81, qui présentant les vapeurs de la C<sup>e</sup> Bazin, signale que *le Sully* et *le Charlemagne* sont « trop faibles pour la navigation d'hiver ». La compagnie a frété trois navires, *Tage*, *Elbe* et *Phénicien* en attendant l'achèvement de trois navires « établis de manière à résister aux mauvais temps d'hiver ». *Akhbar*, 17 juillet 1845. « L'hiver, le service est fait par des paquebots venus des mers du Nord... »

111. *Akhbar*, 19 janv. 1843 ; *Sémaphore*, 24 janv. 1843.

112. *Sémaphore*, 11 février 1843.

113. LABARRE, *op. cit.*, p. 97 (vente en mars 1844), ne signale pas ces voyages effectués en Algérie en janvier 1845, juin 1846 et octobre 1847.

En mai 1843, la maison André et Abeille inaugure à son tour un service à vapeur sur la ligne d'Algérie avec le vapeur de 160 CV *Ville-de-Bordeaux* dont les avatars seront fréquents. D'août 1843 à début novembre, il interrompt son service pour « amélioration à faire » (*sic*). Nouvel arrêt de juillet à octobre 1844. L'été 1844 voit un nouveau concurrent — à vrai dire peu dangereux — se lancer sur la ligne ; il s'agit du bateau *la Pauline*, dont le capitaine Camboulive est aussi le propriétaire ; il n'assure des voyages que jusqu'en septembre 1844.

Malgré les fréquents arrêts de son navire<sup>114</sup>, la Compagnie André et Abeille n'hésite pas à entamer la guerre des tarifs contre la Compagnie Bazin et Périer. Le 1<sup>er</sup> novembre 1844 est annoncé un rabais de 50 % sur les tarifs de *la Ville-de-Bordeaux* ; même annonce dans le courant du mois pour les navires des Bazin. Cette guerre des tarifs se poursuit pendant l'année 1845 (55 F en 1<sup>re</sup>, 40 F en 2<sup>e</sup>, 25 F en 3<sup>e</sup>) et ne se termine qu'en décembre 1845 par une stabilisation à un tarif commun marquant une baisse par rapport aux tarifs initiaux : 80 F en 1<sup>re</sup>, 60 F en 2<sup>e</sup>, 35 F en 3<sup>e</sup>.

Le service postal est assuré le plus souvent par *le Pharamond*, *le Charlemagne*, *le Sphinx*, mais en juillet 1846, un vapeur neuf, en fer, est lancé par la Compagnie Bazin-Périer ; il s'agit du *Philippe-Auguste*, « très beau bâtiment et excellent marcheur<sup>115</sup> », qui sera bientôt suivi d'une autre unité neuve, *le Mérovée*, qui commence son service sur Alger en mars 1847. Cette réputation du *Philippe-Auguste* va se confirmer et la presse demandera à maintes reprises que ce navire soit « spécialement affecté à la ligne d'Alger », afin d'en finir avec les retards continuels des bateaux de la Compagnie Bazin<sup>116</sup>.

114. Nouvel arrêt d'octobre 1845 à novembre 1845, puis de décembre 1845 à février 1846, interruption d'un mois en février 1847 et de mars 1847 à septembre 1847 ; à cette date, *la Ville de Bordeaux* (puis *l'Elbe* en octobre), navigue sous le sigle Bazin et Périer, il doit s'agir d'un affrètement puisque LABARRE (*op. cit.* 90), ne signale pas la vente et que le navire navigue à nouveau — sur la ligne de Cette — en octobre 1850 pour André et Abeille.

115. *l'Akhbar*, 7 juillet 1846, signale qu'il a effectué la traversée en quarante et une heures et annonce une grande réception donnée à bord le 11 août par le commandant Bonnefoy et Alphonse, agent à Alger de la compagnie. La visite du navire est faite sous le signe « sûreté, propreté, célérité » et on laisse entendre que ce navire pourra faire régulièrement les traversées en trente-six heures.

116. *Akhbar*, 29 août 1848.

La seconde partie de cette décennie 1840-1850 voit les efforts des milieux d'affaires du Languedoc pour établir et maintenir une ligne de navigation à vapeur entre Cette et Alger. Les premiers signes apparaissent en juin 1844 <sup>117</sup> et le journal *l'Algérie* annonçant la formation à Montpellier d'une Compagnie de bateaux à vapeur, la présente fort justement dans la perspective d'une « concurrence avec la ligne de Marseille ». On semble, en tout cas, avoir pas mal d'illusions sur les possibilités de trafic résultant de la position de Cette à un carrefour de voies de chemin de fer de Cette à Montpellier, de Montpellier à Nîmes, de Nîmes à Beaucaire « où le Rhône peut descendre du matin au soir des masses de voyageurs... ».

La formation de cette compagnie et la réalisation de cette liaison seront assez laborieuses ; les statuts sont déposés en février 1845 <sup>118</sup> ; le premier départ, fixé d'abord au 12 août 1847, est plusieurs fois reculé et n'a lieu de Cette que le 2 septembre 1847. C'est le *Languedoc*, « magnifique steam boat » (*sic*) de 260 CV et 200 tonneaux, commandé par le capitaine Flottard, qui inaugure la ligne nouvelle. En juin 1849, il arrive une étonnante aventure à ce navire, endommagé au large de l'Espagne par la rencontre d'un immense banc de marsouins. En juillet 1849, il modifie son itinéraire et assure désormais son service sur Marseille ; remplacé en octobre par le vapeur *Bretagne*, il accomplit en fait — sans annonce préalable — un service triangulaire Marseille-Cette-Alger et retour, qu'on ne peut expliquer que par l'insuffisance du fret et des passages sur la ligne directe Cette-Alger <sup>119</sup>.

Il semble tenter de lutter contre les navires de la Compagnie Bazin ; non seulement la qualité de sa restauration est vantée <sup>120</sup>, mais en décembre ses horaires sont plusieurs fois modifiés pour

<sup>117</sup>. *Akhbar*, 30 juin 1844 ; *l'Algérie*, 22 juin 1844, 2 février 1845 et 13 février 1845.

<sup>118</sup>. Ch. comm. Alger, boîte LXII a. Par contre aucune mention in Louis CAZALET, *Cette et son commerce des vins de 1666 à 1920* (Montpellier, 1920).

<sup>119</sup>. En 1854, le ministère de la Guerre indique à la Chambre de commerce d'Alger que « les relations commerciales entre Cette et l'Algérie n'ont pas encore acquis un développement tel qu'elles puissent alimenter un service de correspondance par navire à vapeur ». Bien que la Chambre de commerce de Montpellier réfute cet argument et attribue les difficultés de Cette à l'influence de Marseille « jalouse de sa suprématie commerciale » il semble bien que cette analyse corresponde à la réalité ! Ch. comm. Alger, boîte LX, maritimes 1834 à 1855. Cf. *Akhbar*, 4 avril 1850 : « Il nous est impossible de ne pas faire remarquer qu'Alger n'a avec Cette que des relations commerciales très secondaires quand on les compare à celles qu'il a avec Marseille. »

<sup>120</sup>. Cf. nomination d'un hôtelier marseillais à la direction du restaurant du *Languedoc* annoncé le 29 octobre 1849.

coïncider avec ceux des navires de la Compagnie Bazin. L'entreprise tourne court à la fin 1849 et — sans annonce ni commentaire — *le Languedoc* disparaît des mouvements des navires en 1850. Des grands espoirs avaient été fondés sur le transport des minerais de cuivre de la Mouzaïa <sup>121</sup>, mais l'usine de traitement du minerai se trouvait à Caronte et la compagnie minière demandait et obtenait bientôt l'autorisation d'exporter une partie du minerai à l'étranger <sup>122</sup>.

En octobre 1850, la ligne Cette-Alger est reprise par la Compagnie André et Abeille avec *le Ville-de-Bordeaux* ; rapidement les avaries reprennent et cette compagnie, qui n'a qu'un seul navire à sa disposition, doit remplacer celui-ci <sup>123</sup> par des navires affrétés à la Compagnie Bazin <sup>124</sup>.

A partir de mars 1852, un nouveau venu sur Marseille-Alger, mais cette fois il s'agit d'une compagnie qui assurera ce service longtemps, puisque son pavillon flottait encore en rade d'Alger en 1969, la Compagnie Arnaud et Touache (future Compagnie Mixte) inaugurerait les voyages du *Du Tremblay*. Les frères Arnaud et Touache entamaient d'emblée la lutte tarifaire à l'encontre de la Compagnie Bazin puisqu'ils annonçaient des prix de passage sensiblement inférieurs : 55 F en 1<sup>re</sup> classe, 40 F en 2<sup>e</sup> classe, 20 F en 3<sup>e</sup> classe (au lieu de 80, 60, 35). En juin 1853, la machine à vapeur du *Du Tremblay* fut transformée en machine à vapeur combinée d'eau et d'éther, et le navire fut accueilli avec enthousiasme à Alger où fut servie une « somptueuse collation » à bord en présence des autorités, de l'ingénieur, du président de la Chambre de commerce d'Alger.

121. *Akhbar*, 11 juillet 1848, d'après *L'Emancipation* de Toulouse. Cf. une correspondance de Cette, « notre port paraît destiné à devenir le principal débouché des mines de l'Algérie. Le bateau à vapeur d'Alger a importé dans ses cinq derniers voyages 220.000 kg de minerai de cuivre... »

122. *Akhbar*, 26 août 1849.

123. *Akhbar*, 31 décembre 1850, signale que le navire, assailli par une violente tempête, a dû se réfugier à Mahon, il est en très mauvais état.

124. *Le Pharamond*, le Rhône puis le Mérovée, le Sphinx et même le *Languedoc*, tous ces incidents feront une solide réputation à la ligne de Cette, cf. *l'Akhbar*, 13 juin 1852, dont la chronique « Courrier de France » débute ainsi : « Le courrier de Cette, en retard, comme toujours ». Ce journal indiquait un an plus tôt (23 oct. 1851) « ... l'inexactitude tant de fois reprochée aux courriers de Cette ne tient ni aux difficultés, ni à la longueur du trajet, mais bien à la mauvaise construction des navires de cette ligne ».

Le service de la correspondance se poursuit pendant la période 1850-1853 avec quelques modifications — mal accueillies par les milieux commerciaux <sup>125</sup> —, et ce d'autant plus que la ligne de Cette ainsi recrée n'existe que sur le papier, car les adjudications « quoique pompeusement annoncées n'ont produit aucun résultat et rien ne fait espérer qu'à la troisième il se présentera un adjudicataire <sup>126</sup> ». Les vœux des Algérois rejoignent ici ceux du commerce marseillais, qui demande un peu plus tard le rétablissement de six voyages par mois à partir de Marseille, et que le service soit assuré par des navires d'un plus fort tonnage et de 300 CV minima ; la Chambre de commerce d'Alger maintient, en plus de ces six voyages, le souhait d'une ligne sur Cette mais qui ne serait qu'une « ligne auxiliaire <sup>127</sup> ».

La lutte tarifaire entamée par la Compagnie Arnaud et Touache porte quelques fruits, puisqu'en avril 1852 les autres compagnies consentent une diminution sur les frets (non précisée) et sur le tarif des 3<sup>es</sup> classes portés de 35 à 25 F.

Le contrat passé entre l'Etat et la Compagnie Bazin et Périer expirait à la fin de l'année 1853 ; dès 1852, un nouveau cahier des charges était indiqué, très ambitieux puisque à un service comprenant dix voyages il substituait un service de trente-deux voyages avec quatre rotations entre Marseille et Alger (au lieu de trois), deux sur Cette (au lieu de trois), une sur Toulon, trois sur Marseille-Oran (deux), trois sur Marseille-Stora (deux) et une liaison de Cette sur Stora d'une part, et sur Oran d'autre part <sup>128</sup>. Sans attendre la fin du contrat précédent, une nouvelle compagnie se lance dans ce qui sera à vrai dire une aventure... Dès mars 1853, la Compagnie Impériale annonce prématurément qu'elle « vient d'obtenir du Gouvernement le transport des dépêches et des services de

---

125. En avril 1850, sur demande du ministère de la Guerre, la C<sup>e</sup> Bazin annonce qu'il y aura désormais deux lignes avec trois voyages chacune : Alger-Cette et Alger-Marseille. En janvier 1851, le service Toulon-Alger est réduit à un départ par mois.

126. *Akhbar*, 28 juillet 1850.

127. *Akhbar*, 22 avril 1852, signalant une délibération du Conseil Municipal de Marseille, et du 27 juin 1852, donnant un compte rendu des travaux de la Chambre de commerce d'Alger.

128. *Akhbar*, 25 novembre 1852, Une importante subvention — un million — est prévue.

la guerre pour l'Algérie pendant douze ans » et qu'elle aura dans les délais dix bateaux à vapeur de 300 CV. Le début du service est prévu pour mai <sup>129</sup> !

Alors commence cette tentative dont le déroulement fait apparaître des aléas continuels liés sans nul doute à la faiblesse de cette compagnie sétoise et peut-être même à son manque de sérieux.

En décembre 1850 a été constituée une société anonyme en commandite dite « Union Franco-Niçoise » formée entre des capitalistes français et sardes <sup>130</sup> ; la participation des milieux marseillais est presque insignifiante, quasiment symbolique <sup>131</sup>. Une note du ministère de l'Intérieur, datée du 31 mai 1853, demande aux intéressés de produire un nouveau projet de conversion en société anonyme, la société fondée en janvier 1853 devant être liquidée.

Mais, contrairement à ce qu'avancent la plupart des auteurs, la Compagnie Impériale n'attendit pas la conclusion de l'accord avec le gouvernement et commença effectivement son service. Superbement, elle annonce des traversées ultra-rapides (trente-cinq heures !) et vingt-neuf voyages au lieu de dix-sept <sup>132</sup> ; la réalité est très vite moins brillante... Un premier départ est annoncé le 12 mai 1853 avec *la Glaneuse*, un petit vapeur de 79 tonneaux, qui avait remplacé *le Languedoc* avarié, en juillet 1849. Ce voyage, plusieurs fois renvoyé, n'a finalement lieu que le 22 mai. Jusqu'en août, c'est ce vapeur qui assure une liaison très irrégulière sous l'égide, à ce moment de la Compagnie Union de Grasse... Le contraste est grand entre la réalité et les mirifiques offres de la Compagnie Impériale. Fin août 1853, un paquebot neuf et à hélice, *La Méditerranée*, fait un premier voyage ; la traversée fut effectuée en plus de 54 heures. On était loin des annonces du mois de février !

129. *Id.*, 22 mars 1853.

130. A.N., F 12. 6819 - et Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, M 14 - 242.

131. Touache, 2 actions ; Parangue, 1 ; Altaras, 2 ; Bonasse, 2, etc., d'après les statuts datés du 31 décembre 1850, A.N., F 12. 6819. Un acte du 20 janvier 1853 fonde une société en commandite « pour exploiter le commerce des transports par bateaux à vapeur entre la France et l'Algérie et tous autres ports, entre Taffe fils de Michel, Charles Michel, Léon Rebufat, négociants à Marseille et MM. Caffarel frères à Cette ». L'annonce, insérée in *l'Akhbar* du 22 mars 1853, parle des « nombreux actionnaires d'Alger... », on reste sceptique.

132. *Akhbar*, 8 février 1853.



Dans le même temps se poursuivent les traversées effectuées par la Compagnie Bazin et Périer dont le contrat n'expire qu'à la fin de l'année, celles de la Compagnie Arnaud et Touache — avec deux navires, *l'Atlas* et *le Du Tremblay* — et la Compagnie André et Abeille avec *le Ville-de-Bordeaux*, remplacé toujours aussi souvent en raison de ses avaries continuelles<sup>133</sup>. Les voyages de la Compagnie Impériale se poursuivent jusqu'en février 1854, toujours aussi aléatoires et irréguliers. A tel point que les annonces insérées dans la presse ne portent — le plus souvent — même pas la date exacte du départ, et quand cette date est indiquée, elle n'est pas confirmée par un mouvement réel dans la rubrique mouvement des navires<sup>134</sup>. Pendant toute la période d'activité de la Compagnie Impériale — et ce contrairement aux autres compagnies — les dates de départ ne sont presque jamais respectées. Mieux, à partir de novembre 1853, les placards publicitaires sont rédigés en termes généraux et ne portent pas la mention d'un navire précis au départ !

A partir de janvier 1854, et malgré la mise en service de navires affrétés, *Languedoc*, *Le Havre*, *l'Amsterdam* et *le Ville-de-Cette*, les plaintes se multiplient devant les retards qui sont désormais des manquements au traité conclu avec l'Administration<sup>135</sup>. La Compagnie Impériale a d'ailleurs une curieuse conception du **service** — qui a dû contribuer à accélérer sa ruine —, distinguant en fait deux types de liaison : une consacrée au transport des marchandises, l'autre au transport des dépêches et des passagers assurée par des navires différents. Tant bien que mal, et plutôt mal que bien, dix-huit liaisons sont assurées jusqu'au début de mars 1854. Le 28 février la presse annonce la défaillance de la Compagnie Impériale en même temps que l'arrivée du bateau à vapeur *l'Egyptus* des Messageries Impériales : « Il a été nolisé

133. *L'Akhbar* se félicite, bien entendu, de cette fréquence des communications. Cf. 22 sept. 1853 : « Au train où vont les choses, nous pouvons espérer de recevoir tous les deux jours des nouvelles de Marseille. »

134. Cf. *Le Méditerranée*, départ annoncé pour le 10 oct. 1853, n'a pas lieu, *Province d'Oran*, départ annoncé pour le 19 oct. puis le 20 oct., et ce jour il y a trois vapeurs en partance pour Marseille : *Atlas* (Arnaud et Touache), *Mérovée* (Bazin et Périer) et *Province d'Oran* (C<sup>e</sup> Impériale).

135. *L'Akhbar* dès le 10 fév. 1854 rappelle les « obligations de la C<sup>e</sup> Impériale et informe que n'ayant pu acheter les six paquebots de 300 CV prévus elle a été autorisée à employer provisoirement au 1<sup>er</sup> juin prochain des paquebots de moindre force, mais l'Administration de la Guerre a mis des conditions sévères : les six paquebots seront mis en service au fur et à mesure de leur achèvement, les quatre paquebots de même force prévus pour 1854 et fin 1855 seraient mis en mer en 1854.

cette fois par la Compagnie Impériale, laquelle se trouve en déconfiture. La Compagnie des Messageries Impériales prend, en son lieu et place, le service de la correspondance à partir du 1<sup>er</sup> mars <sup>136</sup>. »

La Compagnie Bazin et Périer, devenue en janvier 1854 « Compagnie Générale de Navigation à Vapeur, Bazin, Léon Gay et C<sup>ie</sup> », assure une liaison le 5 mars avec le *Pharamond* pour les Messageries Impériales <sup>137</sup> qui prennent ensuite totalement la responsabilité de ce service, ouvrant une page nouvelle de l'histoire des relations maritimes à vapeur entre la France et l'Algérie <sup>138</sup>.

Les déboires de la ligne de Cette n'avaient pas encore complètement découragé les armateurs, puisqu'en avril 1854 MM. Caussat et Carles, de Cette, annoncent une nouvelle liaison assurée par le petit vapeur *la Glaneuse*. Après quelques rotations, l'entreprise tourne court dès septembre 1854.

Par contre, une autre ligne, annoncée en décembre 1853, fonctionne dès janvier 1854 sous l'égide d'une compagnie en plein essor : il s'agit du service entre Rouen, Alger et Marseille organisé par la Compagnie Fraissinet et Fils avec le « superbe paquebot à hélice » *Isabelle*.



Avant de tenter un bilan — provisoire — jetons un coup d'œil sur les conditions de ces premiers voyages à bord des navires à vapeur malgré la rareté des témoignages.

On conçoit que la navigation à vapeur — au fur et à mesure de ses progrès — ait attiré les voyageurs malgré la différence des tarifs, en raison même de l'inconfort des traversées. En effet, en

136. Cf. correspondance Ch. comm. Alger à Ministère de la Guerre, 1<sup>er</sup> août 1854, évoquant « la déconfiture de la C<sup>ie</sup> Impériale » et la réponse du 17 août sur le « service si subitement abandonné par la C<sup>ie</sup> Impériale ».

137. Le dernier voyage assuré par la C<sup>ie</sup> Bazin est sans doute celui effectué par le *Pharamond*, parti de Marseille le 24 mars 1854 et d'Alger le 30 mars 1854.

138. La nouvelle compagnie est — malgré les importants moyens mis aussitôt en œuvre — accueillie par l'*Akhbar* sans enthousiasme. Aucun article de présentation, une note brève le 16 avril 1854, indiquant au sujet de cette entreprise : « elle fonctionne avec autant d'exactitude que le temps le permet... »

1832, et pendant la belle saison, la durée d'une traversée en bateau à voiles oscille entre quatre et huit jours, alors que « les bateaux à vapeur, s'ils ne sont pas assaillis par des vents contraires, font la traversée en cinquante-huit heures<sup>139</sup> ».

Les plaintes contre la Compagnie Bazin sont cependant continues : voyageurs et bagages entassés sans ordre sur le pont, risque d'avoir ses malles mouillées ou même emportées par les lames, accidents fréquents, retards. Le journal *L'Algérie* ajoute même que « les armateurs de ces bateaux seraient moins intraitables s'ils n'avaient pas un nombre de passagers toujours supérieur à celui qu'ils peuvent admettre à bord<sup>140</sup> ».

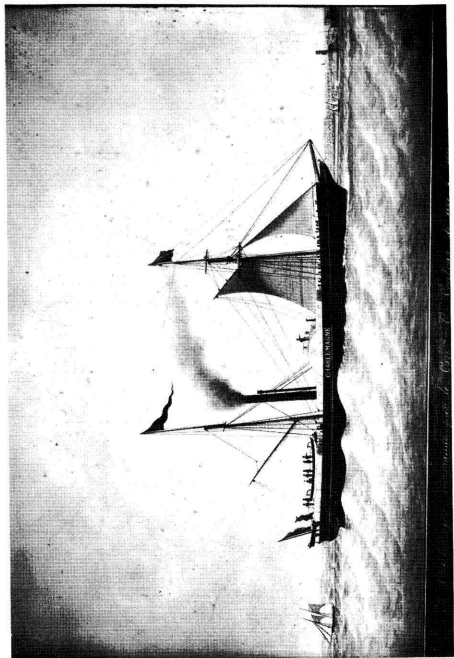
Ce qui est difficile à vérifier ; cependant, pour une période restreinte — du 12 janvier 1843 au 20 juillet 1844 — la publication chiffrée (interrompue ensuite) du nombre des passagers venus d'Europe par navires permet de tenter une esquisse du pourcentage de ceux-ci empruntant la navigation à vapeur. Il témoigne de la faveur du nouveau mode de transport puisque, malgré son prix élevé et toutes les critiques évoquées, le pourcentage de ces passagers est d'emblée supérieur à 40 %, le plus souvent situé entre 55 et 70 % (tableau ci-joint).

Bien entendu, suivant la condition sociale et la nationalité, le voyage devait se dérouler dans des conditions fort différentes... Un auteur racontant son voyage à bord du *Pharamond* en 1843 apprécie les attentions de « l'aimable M. Bazin », venu lui-même embarquer ses passagers ; enthousiasmé de voguer « à pleines

---

139. P. CARPENTIER, *Alger, M. le Duc de Rovigo et M. Pichon en mars et avril 1832*, suivi des conseils et renseignements indispensables aux personnes qui vont s'établir à Alger. (Paris, Delannoy, Palais Royal, 1832), p. 11 de ce dernier fascicule intitulé *Le Guide des voyageurs à Alger*, l'auteur indique que le « prix de la traversée est de 25 F par personne, sans la nourriture », soit le quart des premiers tarifs première classe des bateaux à vapeur ; fin 1845 le prix en troisième classe est de 35 F.

140. *L'Algérie*, 2 juin 1844, qui ajoute : « Il faut, soit augmenter le nombre des bateaux de commerce, soit améliorer la situation des passagers civils sur les navires de l'Etat afin que la concurrence force la C<sup>e</sup> Bazin à être plus raisonnable ». Cf. critique in *l'Akhbar*, 30 sept. 1847, 19 avril 1849, 28 nov. 1847, etc. (La C<sup>e</sup> Bazin envoie ses meilleurs marcheurs sur la côte d'Italie.)



Le CHARLEMAGNE, aquarelle anonyme (Archives C.C.M.)

*Mode de transport utilisé  
par les passagers arrivant d'Europe à Alger  
du 12 janvier 1843 au 20 juillet 1844*

Période	Nombre total de passagers	Passagers arrivés par bateaux à vapeur	Pourcentage %
1843			
Janvier - Février .....	565	246	44
Mars .....	685	239	35
Avril .....	1.062	490	46
Mai .....	1.358	650	48
Juin .....	1.262	844	67
Juillet .....	1.605	769	48
Août .....	1.897	895	47
Septembre .....	1.965	1.150	59
Octobre .....	2.316	1.371	59
Novembre .....	1.506	1.010	67
Décembre .....	2.221	1.846	83
1844			
Janvier .....	1.935	1.657	86
Février .....	566	403	71
Mars .....	1.390	947	68
Avril .....	1.017	591	58
Mai .....	1.062	788	74
Juin .....	1.006	534	53
Jusqu'au 17 Juillet ....	796	351	44

Ce tableau ne peut être qu'indicatif car les erreurs dans les relevés du journal *L'Akhbar* sont fréquentes.

On peut constater cependant le caractère nouveau du transport des passagers par navire à vapeur qui devient rapidement un transport par masses importantes :

- en avril 1844, sur un groupe de 186 passagers, 112 arrivent sur 1 navire à vapeur, le *Pharamond*, 74 autres sur 14 navires à voiles ; sur un autre groupe de 312 passagers, 160 arrivent sur 2 navires à vapeur, les 152 autres sur 10 navires à voiles, etc.

En tout cas, en 1843, ces chiffres attestent la part importante de la navigation à vapeur dans le transport des passagers. Cette année-là, en effet, la navigation à vapeur « a été à la navigation générale dans la proportion de 8 % pour les navires et de 2,3 % pour le tonnage\* », alors que la proportion des passagers transportés, jamais inférieure à 35 %, est le plus souvent égale ou supérieure à 60 % (moyenne en 1843 = 54,8 %, en 1844 = 64,8 %).

\* D'après *Tableau de la situation des Etablissements français en Algérie, 1843-1844* (Ministère de la Guerre, Paris, Imprimerie Royale, 1845), p. 358.

roues et à pleines voiles », il décrit « la merveilleuse machine qui nous fait marcher sur les flots et le salon-salle à manger-dortoir des premières classes, étonné de trouver « tant de confort en pleine mer <sup>141</sup> ».

On peut imaginer les conditions atroces dans lesquelles devaient être entassés les passagers de 3<sup>e</sup> classe, et parmi ceux-ci les Arabes, quand on lit cette nouvelle du 15 janvier 1854 annonçant que *le Languedoc*, parti de Marseille le 10, a dû gagner la côte d'Espagne en raison du mauvais temps et que « deux passagers arabes sont morts pendant la traversée de fatigue et d'épuisement <sup>142</sup> ». Il est vrai que les tempêtes hivernales étaient particulièrement redoutables ; ces premiers navires étaient ballottés comme des coques de noix, au point que les passagers, après l'épreuve, en concevaient un dégoût profond. Ainsi un passager, racontant comment *le Charlemagne* fut pris par une terrible tempête en décembre 1845, conclut son récit d'une nuit terrible par ces mots : « Cette affreuse traversée m'a dégoûté de la mer ; je laisse *le Charlemagne* partir sans moi. Décidément, j'aime mieux la diligence <sup>143</sup> ».

Retenons encore cette description du sort des passagers du *Pharamond* au milieu de la tempête déchainée en décembre 1848 : « Figurez-vous 150 passagers, militaires, colons, femmes et petits enfants, couchés dans l'eau, la plupart sans couvertures, sans manteaux, sans abri, exposés aux coups de mer, aux rafales et à la pluie, une pluie glacée... », et l'auteur d'insister sur le sort particulièrement pénible des passagers de 3<sup>e</sup> classe à qui le capitaine aurait refusé des couvertures <sup>144</sup>.

Comme la République était belle sous l'Empire, les critiques contre la Compagnie Bazin sont vite oubliées à l'époque de la désastreuse Compagnie Impériale. *L'Akhbar* écrit le 24 mars 1853 : Hâtons-nous de reconnaître que la Compagnie actuelle n'a cessé de remplir avec la plus grande exactitude ses engagements » ; le

141. Emile VAN DER BURCH, *Les Enfants de Paris : le Gamin de Paris à Alger* (Paris, W. Coquebert, éditeur, 48, rue Jacob, 1843), t. I, p. 67 à 80.

142. *Akhbar*, 15 janvier 1854.

143. *Ibid.*, 30 déc. 1845, Les passagers ont obtenu du capitaine d'être débarqués à Port-Vendres.

144. *Akhbar*, 21 déc. 1848, d'après la « Revue de la Province d'Oran », *Ibid.*, décembre 1847, 18 janvier 1848, 23 janvier 1848, 9 avril 1848, 16 janvier 1849, etc.

17 avril, ce journal s'associe complètement au « bon témoignage » que rend *le Sémaphore* en faveur de la Compagnie Bazin..., puis le 10 janvier 1854 le rédacteur en chef de *l'Akhbar*, A. Bourget, conclut ainsi l'article consacré aux difficultés de la Compagnie Impériale : « Peut-être aurait-on dû, dans cette situation, continuer le marché de la Compagnie Bazin qui, pendant dix années, a fait ce service avec une régularité digne de tous les éloges et que nous nous plaignons à reconnaître. »

### UN PREMIER BILAN

Il est certain que, comme la navigation à vapeur vers les côtes d'Italie, puis celle des paquebots-postes du Levant, la navigation traversant la Méditerranée vers l'Algérie a dû jouer un rôle pionnier. *L'Akhbar* n'a pas tout à fait tort en écrivant en octobre 1850 : « La France ne doit pas oublier que c'est à l'Algérie qu'elle doit le développement de sa marine à vapeur. »

Ce qui reste impossible à déterminer est le bilan financier de l'entreprise pour la Compagnie qui l'a assuré pendant la période 1842-1853. L'absence d'archives de la Compagnie Bazin en ce qui concerne les comptes et les résultats d'exploitation interdit toute conclusion.

Suivant les moments de sa polémique, la presse la présente comme déficitaire ou bénéficiaire. Si *l'Akhbar* du 28 septembre 1847 proteste contre le privilège qui a assuré à la Compagnie Bazin et Périer « de grands bénéfices », le même journal, lors des modifications restrictives de la ligne en 1850, écrit : « Si la Compagnie Bazin était en perte, quelle difficulté trouvait-on à augmenter la subvention qui lui est accordée ? », et dans la même période cite une réponse du ministère de la Guerre, selon laquelle cette Compagnie a « éprouvé des pertes considérables » et aurait demandé la résiliation d'un marché<sup>145</sup> ! Il est vrai qu'il faut tenir compte de la conjoncture et que précisément les années 1848 à 1851 sont marquées par la crise économique et politique<sup>146</sup>. Les milieux algérois

145. *Akhbar*, 20, 22, 29 août 1850.

146. Cf. P. GUIRAL, in *Aspects de la crise et de la dépression de l'économie française au milieu du XIX<sup>e</sup>, 1846-1851* (Bibliothèque de la Révolution de 1848, Paris, 1956), p. 200 à 225 : « Le cas d'un grand port de commerce : Marseille ».

le soulignent nettement ; un rapport des courtiers maritimes d'avril 1849 montre l'enchevêtrement des causes générales et locales : d'une part, la colonie traverse une période de transition difficile, « celle où un pays commence à produire pour son alimentation jusqu'à ce qu'il produise des excédents assez considérables pour établir un commerce d'exportation » ; d'autre part, elle subit les pulsations de la conjoncture et après l'essor — souvent spéculatif — de la période 1844-1846 « les années 1847 et 1848 ont vu décroître considérablement les arrivages de navires, et notamment en 1848 <sup>147.</sup> »

*Mouvement du port d'Alger de 1844 à 1848*

	Nombre de navires	Jauge
1844 .....	2.068	196.835
1845 .....	2.279	209.642
1846 .....	2.485	251.041
1847 .....	1.977	181.401
1848 .....	1.544	160.054

En 1848, sur 1.544 navires, il y a eu 668 navires français dont :

	jauge
104 à vapeur .....	25.559
564 à voiles .....	60.806
	<hr/>
jauge totale ...	86.365

d'après *Document des courtiers maritimes d'Alger (10 avril 1849)*, Chambre de commerce d'Alger, XC 10 a.

Commentant l'impossibilité d'organiser « la pauvre petite ligne de Cette », l'*Akhbar* y voit les mêmes raisons « que celles qui rendent si long, si laborieux l'achèvement de nos chemins de fer ; que celles qui arrêtent sur tous les points de la France le développement de toute pensée un peu féconde, de toute entreprise à longue portée <sup>148</sup> ».

Mais en juin 1854 Armand Béhic, rapportant devant les actionnaires des Messageries Impériales sur les conditions du traité avec l'Administration pour le service postal vers l'Algérie, indique que

<sup>147.</sup> Rapport des courtiers maritimes à Ch. comm. Alger, 10 avril 1849. *Ibid.*, Ch. comm. Alger, XC10a, dossier courtiers maritimes. Cf. tableau ci-joint.

<sup>148.</sup> *Akhbar*, 20 août 1850.



les conditions de la convention du 25 février 1854 — intervenue après l'échec de la « Société Taffe, dite Compagnie Impériale » — sont à peu près celles « dont jouissait l'ancienne Société Bazin » et il estime « qu'elles étaient suffisamment rémunératrices <sup>149</sup> ».

En tout cas, il est certain que la Compagnie Bazin n'en a point tiré une prospérité considérable ; pendant toute la période considérée, elle est amenée à se renforcer en cherchant soit des alliances, soit de véritables fusions.

Ainsi trois ans après le début de son service, première fusion avec la Compagnie Périer, annoncée en janvier 1845 ; en août 1852, un accord est signé entre la Compagnie Bazin et Périer et les Messageries Impériales pour la délivrance des billets, accord qui suppose une certaine coordination des lignes ; en décembre 1853, c'est la fusion avec la Compagnie Léon Gay et Cie qui s'explique cette fois par la perspective du renouvellement du contrat avec l'administration des Postes et le ministère de la Guerre. Le 14 décembre 1853, les deux sociétés conviennent de « fusionner pour n'en former qu'une seule » sous le titre de « Compagnie Générale de Navigation à la Vapeur, Bazin, Léon Gay et Cie <sup>150</sup> ».

C'est sous ce sigle que se font les dernières rotations Marseille-Algérie en mars 1854, puis en mai 1854 une nouvelle ligne est signalée avec le voyage de *l'Egyptien*, venant de Tanger et via Alger, se dirigeant directement pour « Alexandrie d'Egypte » avec des pèlerins pour La Mecque <sup>151</sup>.

Parallèlement à ce processus de concentration, la faiblesse de la plupart des autres compagnies en concurrence sur ce trajet est frappante ; les navires changent de propriétaire avec une étonnante rapidité (cf. *l'Elbe* et *l'Amsterdam*) ; les armateurs se lancent dans

149. Procès-verbal assemblée générale des Messageries Impériales, 10 juin 1854. Mais on sait qu'il ne faut pas prendre au pied de la lettre les affirmations présentées devant une assemblée générale d'actionnaires, surtout quand, comme ici, elles interviennent pour justifier la signature d'une convention !

150. Arch. départ. des Bouches-du-Rhône, XIII B 1603.

151. *Akhbar*, 26 mai et 6 juin 1854. *L'Egyptien*, navire à hélice de 100 tonneaux, capitaine Flottard.

un tel service avec un seul navire (cf. *Ville-de-Bordeaux*) et doivent l'interrompre en cas d'avaries s'ils ne peuvent affréter d'autres navires immédiatement <sup>152</sup>.

En plus de tous les autres facteurs évoqués plus haut, il y a là une cause déterminante d'échec et l'on commence à s'en aviser en ce tournant du siècle. C'est l'*Akhbar* du 10 juillet 1851 qui conclut un article publié sur quatre colonnes en première page par son rédacteur en chef Bourget : « ... Il faut confier les différents services à une seule compagnie qui serait fortement intéressée à développer ses moyens d'action... » On ne sera pas surpris que le rapporteur du Conseil d'Administration des Messageries Impériales devant l'Assemblée Générale des actionnaires du 28 février 1853, G. West, ait une vue correcte des nécessités de la navigation à vapeur et dénonce « l'ignorance où beaucoup de personnes sont, des frais énormes qu'exige une navigation à vapeur effectuée avec rapidité et sécurité... ».

Il est vrai qu'avec G. West, des mines de la Loire, du Chemin de fer de Lyon et du Strasbourg-Bâle, du Crédit foncier <sup>153</sup> et avec les autres animateurs des Messageries Impériales s'esquisse la fin des entreprises plus ou moins artisanales de navigation à vapeur et le début des grandes affaires en ce domaine.

Les débuts des Messageries Impériales apportent ici quelques indications précieuses. En 1850, alors qu'il ne s'agit encore que des « Paquebots de la Méditerranée », compagnie des services maritimes des Messageries Nationales, les administrateurs écrivent au ministère des Finances et estiment que le capital nécessaire au service des paquebots de la Méditerranée ne saurait être inférieur à 12 millions <sup>154</sup>.

Or la plupart des sociétés qui se sont formées dans les vingt années précédentes et ont tenté d'organiser cette navigation à vapeur avaient au départ des fonds sociaux beaucoup plus faibles.

<sup>152</sup>. Cf. après un accident de machine survenu au *Du Tremblay*, le 6 juin 1852, qui a dû repartir de Mahon à Marseille « à la voile », « la Compagnie Arnaud et Touache a fait tous les efforts possibles pour remplacer le *Du Tremblay* pour le départ du 16, ce qui n'a pu avoir lieu, par suite du manque absolu de vapeurs disponibles », annonce l'*Akhbar* du 20 juin 1852, qui demande que la compagnie se hâte de faire terminer son second navire.

<sup>153</sup>. Cf. P. GUILLAUME, *La Compagnie des Mines de la Loire, 1846-1854* (Puf, 1965) et B. GILLE, *Histoire de la Maison de Rothschild* (Droz), t. II, p. 216.

<sup>154</sup>. Paquebots de la Méditerranée, 1850-1851. Registre de Correspondance. Archives des Messageries Maritimes. Lettre du 3 décembre 1850.

La Société Aynard annonçait dans la brochure déjà évoquée un capital de 1.500.000 F pour construire cinq paquebots, mais le projet n'a guère connu que ce début malheureux avec *le Scipion*. Les frères Bazin ont constitué une « association presque familiale<sup>155</sup> », et la Compagnie Périer avec laquelle ils fusionnent en 1846 n'avait qu'un fonds de 900.000 F<sup>156</sup> : l'apport était-il suffisant ? La plupart des sociétés fondées à la même époque et pour le même objet ont d'aussi faibles disponibilités<sup>157</sup>.

Après 1850, les sociétés qui se forment ont des capitaux beaucoup plus importants. La Compagnie Générale de Navigation à hélice Léon Gay et C<sup>ie</sup> : 5 millions de francs (juin 1853)<sup>158</sup> ; la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur Fraissinet père et fils : 6 millions de francs (juillet 1853) ; la Compagnie Bazin, Léon Gay et C<sup>ie</sup> : 5 millions de francs (décembre 1859).

Et les capitaux parisiens jouent un rôle de plus en plus déterminant. On a souvent cité le texte célèbre d'Alexandre Clapier, député de Marseille, président du Comité de surveillance de la Compagnie Générale de Navigation à hélice : « Marseille semble ne plus s'appartenir ! la plus riche partie de sa navigation à vapeur est concentrée entre les mains d'une Compagnie dont le siège est à Paris<sup>159</sup>. » Il faut citer la conclusion de ce texte dont l'optimisme ne reflète pas exactement les rapports réels entre la finance parisienne et les milieux d'affaires marseillais. « Marseille, écrit A. Clapier, trouve dans les capitaux de Paris un auxiliaire puissant pour féconder ses entreprises... Entre Paris et Marseille, il ne peut plus y avoir antagonisme, ce sera désormais une alliance féconde dont Marseille doit s'appliquer à retirer tous les avantages... »

En fait, il ne s'agit pas d'une alliance entre égaux mais d'une subordination. Les conseils d'administration des « Paquebots de la Méditerranée » écrivent au ministère des Finances en décem-

---

155. LABARRE, *op. cit.*, p. 47. Acte de Société du 1<sup>er</sup> mars 1843, prorogant la société fondée le 24 déc. 1822, déjà prorogée en 1825, sans indication quant au capital. Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, XIII B.

156. Acte du 6 sept. 1836. Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, XIII B.

157. Thérond et C<sup>ie</sup>, 450.000 F (janvier 1836), Chancel frères et C<sup>ie</sup>, 500.000 F. *Id.* Ad. Chappon, 800.000 F (nov. 1839), Marc Fraissinet et C<sup>ie</sup>, 620.000 F (mai 1843).

158. Sur 10.000 actions de la Compagnie Léon Gay, il y en a 3.000 à MM. Bartholony frères, du Chemin de fer d'Orléans.

159. A. CLAPIER, *Marseille, son présent et son avenir* (Paris, Guillaumin, 1863).

bre 1850 qu'ils peuvent parfaitement se charger seuls de l'entreprise, c'est pour se concilier les milieux d'affaires marseillais et s'assurer le « concours d'hommes spéciaux » qu'ils font appel à eux ; et malgré une légende tenace qui donne Albert Rostand pour le fondateur des Messageries, celui-ci occupe dans l'affaire, à cette époque, une place importante mais subordonnée ; la correspondance des « Paquebots de la Méditerranée » est à ce sujet parfaitement nette. Ainsi le 29 septembre 1851, une lettre adressée à Albert Rostand, qui est directeur de la Compagnie à Marseille depuis août 1851<sup>160</sup>, précise que « toutes ses propositions ne deviennent exécutoires qu'après délibérations à Paris ».

C'est bien une époque nouvelle qui commence avec la fondation et l'essor des Messageries Impériales, qu'il n'était pas dans notre propos d'évoquer ici dans son ensemble : suivant l'expression du président des Messageries A. Béhic, il s'agit désormais « des grandes affaires de navigation à vapeur<sup>161</sup> ». La navigation avait progressé et les tâtonnements du début n'étaient plus de mise. Revenant d'Alger, l'économiste C. Juglar écrit en janvier 1853 : « Les communications sont aujourd'hui si faciles avec la France que le bateau à vapeur vous transporte de Marseille à Alger en moins de 48 heures. Le trajet n'est qu'une véritable navigation de cabotage, car à peine perd-on la côte de vue pendant quelques heures<sup>162</sup>... »



Les frères Bazin avaient — dans les conditions les plus difficiles — ouvert la voie avec initiative et ténacité sans en avoir, semble-t-il, recueilli les fruits !

Michel BARAK.

---

160. La lettre du 29 août 1851 informant A. Rostand est aussi claire à ce sujet : « Nous réglerons dans le courant du mois prochain la question de vos honoraires... Nous comptons sur toute votre intelligence et votre activité pour mener à bien les grands intérêts que nous vous confions. »

161. P.-V. Ass. génér. Messageries Impériales, 28 mai 1853.

162. *Journal des Economistes*, 15 janvier 1853. D<sup>r</sup> C. JUGLAR, *De la colonisation en Algérie*, p. 40.

## ANNEXE

INDICATION SUR LE COMMERCE DE MARSEILLE  
AVEC LA MEDITERRANEE ORIENTALE EN 1834

D'après la note d'A. Rostand, 19 août 1834

(archives CCM. TP 37. Postes maritimes lignes en Méditerranée)

## I M P O R T A T I O N S

Provenance	Marchandise	Valeur du fret
TURQUIE ....	148.351 kg de soie soit 2.100 balles - fret à 24 F	50.400
	Opium : 50 balles - fret à 12 F	600
	167,800 kg or brut	2.500
	870,500 kg argent fin	13.060
	459.900 kg or monnayé	6.898
	6.043,723 kg argent monnayé	9.064
		<hr/> 82.522
EGYPTE .....	Mêmes produits sauf la soie + indigo	21.425
GRECE .....	Mêmes produits sans indigo ni opium	4.180
	TOTAL .....	<hr/> 108.127
	Chapeau au capitaine 5 %	5.406
	TOTAL .....	<hr/> 113.533

## E X P O R T A T I O N S

## MARCHANDISES ET DESTINATIONS

VALEUR  
DU FRET

## 1) Monnaies d'or et d'argent :

TURQUIE	kg	2.135	.....	4.000
EGYPTE	Or	164	.....	
	Argent	231	.....	2.821
GRECE		516	.....	734

Centre d'Etudes  
des  
Sociétés Méditerranéennes  
Faculté des Lettres  
et Sciences Humaines  
d'Aix-en-Provence

7594

2) *Etoffes d'or, de soie, passementeries d'or et d'argent, modes, etc. :*

TURQUIE	kg 33.023	environ	800 colis	.....	8.000	
EGYPTE	kg 8.943	environ	225 colis	.....	2.250	
GRECE	kg 4.130	environ	103 colis	.....	1.030	11.280

3) *Miroirs, meubles, instruments de science :*

TURQUIE	valeur 131.176	à 1 % environ	.....	1.300	
EGYPTE	valeur 36.051	à 1 % environ	.....	360	
GRECE	valeur 4.600	à 1 % environ	.....	460	2.120

4) *Cochenille, indigo, peaux tannées, armes de guerre et de luxe, sellerie, etc.*

TURQUIE	kg 68.539	environ	1.713 colis	à 5 F	8.565	
EGYPTE	kg 27.361	environ	584 colis	à 5 F	2.920	
GRECE	kg 7.366	environ	184 colis	à 5 F	920	11.405

5) *Draps et bonnets, cotons filés*

TURQUIE	2.000 colis	environ	.....	10.000	
EGYPTE	800 colis	environ	.....	4.000	14.000

Chapeau au capitaine 5 %	.....	46.399	
		2.320	

48.719

<b>FRET TOTAL</b>	<b>113.533 importations</b>
	<b>48.719 exportations</b>

---

162.252

On remarque que, comme l'auteur l'indique dans sa note, il considère que seuls les « articles riches et peu encombrants » peuvent servir d'aliment à la navigation par la vapeur. Cette conception sera réaffirmée lors de la tentative transatlantique des Marseillais en 1840 où l'on pose « en principe que les paquebots ne sont pas, par leur nature, destinés à porter des marchandises d'encombrement. Leur but spécial est le transport des dépêches, des passagers, des matières d'or et d'argent et, enfin, des marchandises peu encombrantes d'une grande valeur <sup>163</sup>... ».

---

163. Cf. P. GUIRAL et M. BARAK, « La navigation française dans l'Atlantique de 1814 à 1914 » in *Las Rutas del Atlantico*, Séville, 1969, p. 387.