

Dans l'Atlantique nord il n'y a plus de voiles du tout; les deux mâts qui subsistent ne seraient qu'une symétrie ou une routine s'ils ne servaient à faciliter les signaux. Cet abandon, pour des navires rapides, est logique dans des parages très durs. S'ils courent "vent debout", la vitesse du vent ajoutée à leur vitesse propre produit sur tout le gréement un effort considérable qui retarde leur marche. Si le vent est favorable, il ne peut produire sur la voilure une action utile qu'à la condition de souffler à grands coups; mais alors les flots sont si furieux qu'il n'est pas prudent d'exagérer l'allure du bâtiment. Il risque d'embarquer par l'arrière de terribles paquets de mer.

Le voilier cependant ne se laisse pas condamner sans se défendre. Mieux construit, mieux gréé, conduit par des officiers au courant des lois de l'atmosphère, il a presque doublé sa vitesse. Il ne met plus que six ou sept mois pour venir d'Australie en Europe; 85 jours ont suffi à un trois-mâts de Rouen. Le cinq-mâts "France", de Bordeaux, a parcouru en trois mois et demi, le chemin du Pérou à Dunkerque par le cap Horn. Au moment où le vapeur affirmait déjà sa suprématie apparurent dans l'Inde, puis en Amérique, les *clippers*, voiliers d'un nouveau type, très creux, aux extrémités aiguës, cinq fois plus longs que larges. Pour empêcher leur avant effilé de plonger trop dans la lame, on transporta vers la poupe le centre de la charge. Ces bateaux, longs de 100 mètres, portaient 5.400 mètres de voiles, si bien fractionnées qu'un équipage de 130 matelots suffisait à les manœuvrer. A ces navires de bois il en a été substitué d'autres en fer, jaugeant jusqu'à 6.000 tonneaux, munis de grues à vapeur pour le chargement de la cargaison; ce qui leur permet de ne pas perdre dans les ports plus de temps que les steamers.

Combinaison économique pour le transport lointain des marchandises sans valeur, expédiées par grosses masses; la péniche des rivières joue le même rôle vis-à-vis des chemins de fer. Pour les colis d'un certain prix, les denrées sujettes à s'avarier, pour tout ce qui demande régularité et vitesse, pour les envois de détail, pour les voyageurs surtout, le voilier depuis longtemps a cédé le pas.

C'est avec lui pourtant que l'on avait établi la plus ancienne ligne de paquebots périodiques, créée en Angleterre vers 1816, sous le nom de la *Boule noire*. Les vapeurs de cette époque, qui faisaient du reste un honorable maximum de 9 kilomètres à l'heure, ne naviguaient pas volontiers en pleine mer. Ils sortaient à peine de cette enfance ingrate,

obscur, où végète toute invention jusqu'à ce qu'elle atteigne ce qu'on pourrait nommer sa puberté, le moment où elle entre en pleine possession de ses organes, où la science qui l'a enfantée, qui l'a fait vivre, la voit assez forte pour l'abandonner à l'industrie qui en vivra.

Les voiliers de la *Boule noire* effectuaient la traversée de Liverpool à New-York en 23 jours à l'aller, en 40 jours au retour. Le plus grand navire de commerce du monde, le "New-World", jaugeait alors 1400 tonneaux. Des voyages réguliers furent inaugurés en France, quelques années plus tard, par Francis Depau, entre les deux continents. Dans la même direction les Anglais, de 1828 à 1835, tentèrent divers essais de navigation à vapeur, terminés tous par des échecs financiers. Le gouvernement britannique se décida à allouer des subventions aux armateurs qui entreprendraient le transport des dépêches. Deux ans après naissaient la "Royal West India Mail" dont le titre indiquait assez l'objet, et la compagnie Cunard, qui se lança vers l'Occident.

Les ministres du roi Louis-Philippe n'étaient pas restés en arrière: un crédit de 28 millions fut ouvert en 1840 au département de la marine pour la construction de 18 paquebots — on n'en aurait pas trois aujourd'hui pour le même prix — affectés aux destinations lointaines. De gracieux bâtiments à roues et en bois, commandés par des lieutenants de vaisseau, allaient périodiquement en 11 jours à Constantinople, en 8 à Alexandrie, à la moyenne de 13 kilomètres à l'heure.

Ils y conduisaient les correspondances postales, et des passagers ou des marchandises, en petites quantités d'ailleurs. Si petite qu'on a conservé mémoire d'une dépêche, adressée au ministre par le commandant d'un de ces vapeurs, lors de son arrivée en Egypte: "Nous avons fait, annonçait-il une traversée d'autant plus agréable que nous n'avions à bord ni un passager ni un colis." Cette exploitation en régie, bien qu'elle ne constituât aucune réserve pour amortissement ni assurances, laissa, vers 1850, le Trésor en perte de 37 millions.

Le budget de l'Etat trouvait déjà difficilement l'équilibre en ce temps-là, et l'Assemblée nationale ne voulut pas laisser s'élargir le vide que creusait le régime en vigueur. Il sembla préférable d'imiter l'Angleterre, en chargeant de ce service public une compagnie privée à prix débattu. La pensée se formula dans une convention avec les "Messageries Nationales", proposées au Parlement en 1851 par M. Dufaure. C'était une bien vieille personne que cette société amphibie des "messageries", si vivaces encore de nos jours, qui repre-

nait, il y a quarante-cinq ans, la mer qu'elle avait quittée sous le Consulat. Elle s'était naguère appelée "Compagnie générale des Indes"; puis, incapable d'entretenir sa flotte à la suite des guerres de la Révolution, elle avait transformé ses bateaux en diligences et, sous le nom de "Messageries Nationales", avait postillonné avec succès sur les grandes routes.

Au milieu du siècle une évolution industrielle — la création des chemins de fer — l'inquiétait cette fois dans le domaine terrien. Les voies ferrées commençaient à tisser autour d'elle ce réseau où les chevaux-vapeur ne tarderaient pas à mettre sur le flanc les chevaux de poste. Les "Messageries" dont plusieurs administrateurs figuraient parmi les concessionnaires de l'Ouest et de l'Orléans, comprirent le danger et, se réembarquant, cédèrent la place de bonne grâce. Passée dès lors "maritime", la compagnie mit à flot ses diligences, ses épargnes, et son crédit. Armand Béhic établit ses comptes, Dupuy de Lôme traça le plan de ses navires, — il fallut acheter ceux du début à la Grande-Bretagne. — Du "Péridès", mis en chantier à l'origine et depuis longtemps défunt, à l'"Ernest-Simons" lancé en 1894, cette compagnie a construit 102 bâtiments, dont le premier avait une force de 450 chevaux et le dernier une de 7.000, tel est le chemin parcouru.

Ces bateaux, répandus d'abord dans la Méditerranée, pénétrèrent en 1857 dans la mer Noire et le Danube; franchissent en 1860 le détroit de Gibraltar pour attacher à Bordeaux les services du Sénégal, du Brésil et de la Plata; poussent en 1862 jusqu'aux Indes, par le Cap; étendent leurs voyages à la Chine, au Japon; inaugurent enfin en 1882 la ligne d'Australie, reliée ensuite à la côte orientale d'Afrique. De 9.000 tonneaux qu'elle jaugeait à la fondation, cette flotte est passée à 200.000.

L'exploitation directe par l'Etat n'ayant pas mieux réussi sur l'Atlantique que sur la Méditerranée, le gouvernement s'efforça, là aussi, de passer la main. Mais les premiers concessionnaires ne furent pas heureux. Une compagnie, qui avait entrepris en 1847 le service du Havre à New-York, disparut après deux ans d'existence sans être remplacée. Il n'exista dans cette direction aucune ligne française jusqu'à 1858, où la société Marziou se chargea d'assurer des communications régulières entre l'Amérique et le Havre.

Dans ce dernier port fonctionnait aussi, sous le nom de "Compagnie générale maritime", une entreprise dont les opérations répondaient mal à ce titre imposant, puisqu'elle ne possédait que six vapeurs, allant, les uns en Algérie, les au-