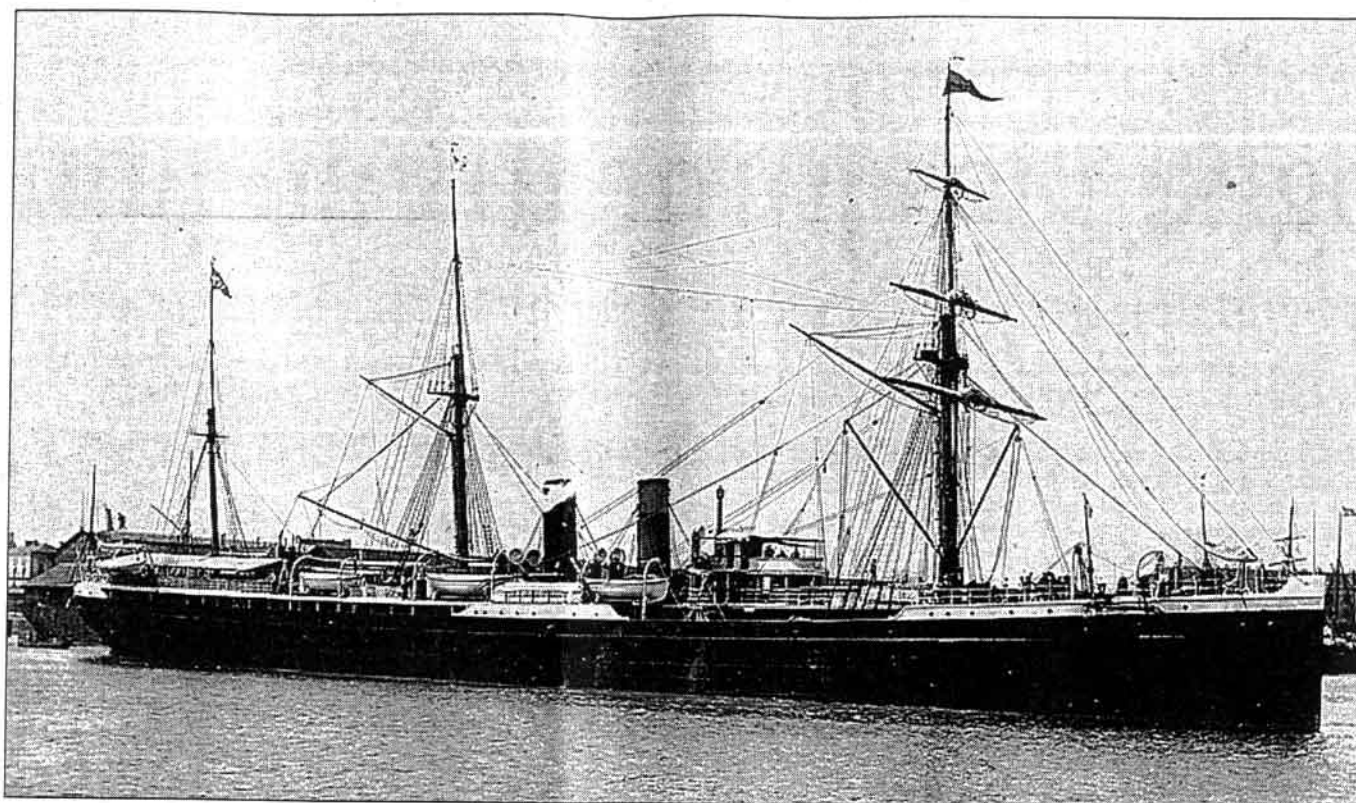


LA MEMOIRE DE LA FRENCH LINES

Le défi des grandes lignes postales

Les archives de la French Lines sont riches en écrits, gravures et photos. Elles couvrent 150 ans de la vie des compagnies maritimes françaises. On y parle des échanges commerciaux, des navires mais aussi des équipages et des passagers. Certaines histoires sont heureuses, d'autres tragiques. L'histoire d'un bateau se termine presque toujours par un incendie, un naufrage ou la casse. C'est ainsi depuis toujours à de très rares exceptions. Un dimanche sur deux, nous vous invitons à voyager dans le temps, dans le sillage de grands voyageurs des mers qui fréquentaient régulièrement la Porte Océane. Aujourd'hui, l'histoire des lignes postales.

Le paquebot Washington, le premier à relier régulièrement Le Havre à New York



C'est au XIX^e siècle qu'apparaissent les premières compagnies de paquebots postaux. Il s'agit de sociétés privées qui assurent un service public. Les liaisons sont régulières et les navires transportent aussi bien de la marchandise que des passagers. C'est l'époque des grandes avancées techniques avec l'apparition de la vapeur. Les bateaux sont plus rapides. Autre élément à prendre en considération, la révolution industrielle permet aux pays de renforcer leurs relations

économiques. L'Amérique notamment est devenue en quelques années un débouché commercial prometteur. C'est également une terre d'immigration. Le transport du courrier devient vite la raison première d'établir des lignes régulières. Le service maritime postal qui précède le télégraphe s'impose progressivement. Le terme paquebot tire d'ailleurs son nom de l'anglais « packet-boat ». L'exploitation de services postaux transatlantiques peut être risquée pour un armateur. Le naufrage

d'un navire par exemple peut remettre en cause l'existence de la compagnie. La concurrence est également rude entre les compagnies. Les gouvernements et tout particulièrement les empires coloniaux soutiennent et encouragent le développement de la marine marchande. La première compagnie postale subventionnée de l'Atlantique Nord est créée en Angleterre en 1839. Les dirigeants anglais acceptent l'offre de Samuel Cunard d'établir une liaison régulière Liverpool-Halifax-

Boston par paquebot à vapeur. D'autres compagnies américaines subventionnées entrent dans la course.

L'enjeu du courrier

Rapidement, les armateurs européens vont s'intéresser de près au marché. Mais avant 1864, les compagnies françaises tentent de s'y implanter sans succès. En 1855, la compagnie générale maritime est fondée. D'après ses statuts, elle propose l'établissement de services postaux mais également la construction, l'armement et l'affrètement des navires. Des objectifs un peu trop vastes. Les frères Pereire qui sont armateurs proposent au gouvernement une subvention pour exploiter les services postaux transatlantiques. Mais il n'y a toujours pas d'entente sur le montant de l'aide. Les tractations sont longues. Avec l'accord du ministre des postes, la compagnie générale

maritime se lance finalement dans la construction de quatorze paquebots. La compagnie dispose d'un délai de trois ans. Il faut des bateaux rapides pour transporter le courrier, les passagers et la marchandise. En octobre 1860, un cahier des charges impose sur



Avec ses services postaux, la compagnie transatlantique était présente sur toutes les mers du monde

la ligne du Havre-New-York, cinq navires de 850 chevaux réalisant une moyenne de 11,5 nœuds. L'objectif est d'être compétitif notamment face à la compagnie britannique Cunard. Autre concu-

rent, la Royal Mail qui a mis en service six paquebots à roues. La date du 15 juin 1864 est historique. Ce jour-là à 18 h, le paquebot Washington, un navire de la compagnie générale transatlantique, s'apprête pour la première fois à quitter le port du Havre direction New York. Le navire arrive aux USA le 29 juin. En 1864, les départs du Havre ont lieu une fois par mois. Le Lafayette et le Washington sont utilisés. Le début d'une ligne qui durera jusqu'en 1974.

LIGNE POSTALE LE HAVRE - NEW YORK

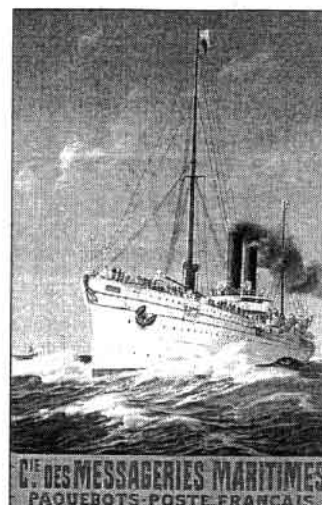
- De 1864 à 1865 : service mensuel, départ tous les 28 jours du Havre et de New York. Washington met 13 à 14 jours de traversée
- 1866 : Service bimensuel. Les paquebots les plus rapides mettent neuf à dix jours de traversée
- 1876 : Service hebdomadaire

FRANÇOIS HAUGUEL

La mer et tous ses horizons

C'est en 1830 qu'apparaissent les premiers services entre la France continentale et la Corse. Un marché est passé entre la direction des postes du gouvernement et la maison Gérard de Toulon. Un marché qui fait date dans l'histoire puisqu'il s'agit de la première convention postale entre l'Etat et un armement privé.

C'est également la première fois qu'un service régulier est assuré par des bateaux à vapeur par raison de deux voyages par semaine, l'une au départ de Toulon, et les deux autres sur Bastia et Ajaccio. Les navires utilisés mesurent vingt-huit mètres de long et possèdent une machine à vapeur de cinquante chevaux qui actionne deux roues à aube. L'armement Gérard fonctionne jusqu'en août 1843 puis les services postaux sont assurés par les bateaux de la Marine Nationale jusqu'en 1850 puis par des armements privés marseillais.



Les messageries maritimes, une autre grande compagnie française à avoir assuré le transport du courrier sur les mers

la Méditerranée notamment l'Algérie et la Tunisie sont assurées à la fin du dix-neuvième siècle à partir de Marseille. Plusieurs compagnies assurent les rotations dont la compagnie générale transatlantique mais aussi la compagnie de navigation mixte et la société générale de transports maritimes. Les armateurs touchent une subvention postale. La lutte est féroce. Les messageries maritimes sont également très présentes sur le marché du transport postal.

Polémique

En 1907 notamment, une convention est signée entre l'Etat et la compagnie portant sur l'exécution des services maritimes postaux reliant la France au Brésil à savoir deux services mensuels. La compagnie dessert également l'Extrême-Orient, l'Australie, l'Afrique orientale. Parfois, les polémiques font rage. Dans un article de la même année paru dans le journal l'Humanité, le journaliste André Girard fustige les Messageries Maritimes estimant que l'armateur roule l'Etat en se faisant subventionner de

Pénalités pour retard de courriers

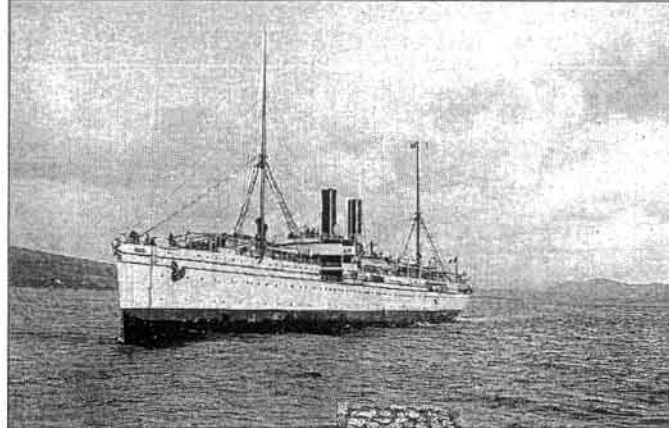
Dans un article relatif à la loi sur l'exploitation du service postal en Méditerranée, il est prévu des pénalités si les jours et les heures de départs n'étaient pas respectées. A l'époque, les compagnies sont passibles d'une amende de cinquante francs (un peu moins de huit euros). Au-delà de six heures de retard non justifié, l'amende est portée à cent francs par heure (quinze euros). S'il est constaté que le retard a eu pour cause l'embarquement tardif des marchandises, l'amende est doublée.

La concurrence sur les mers

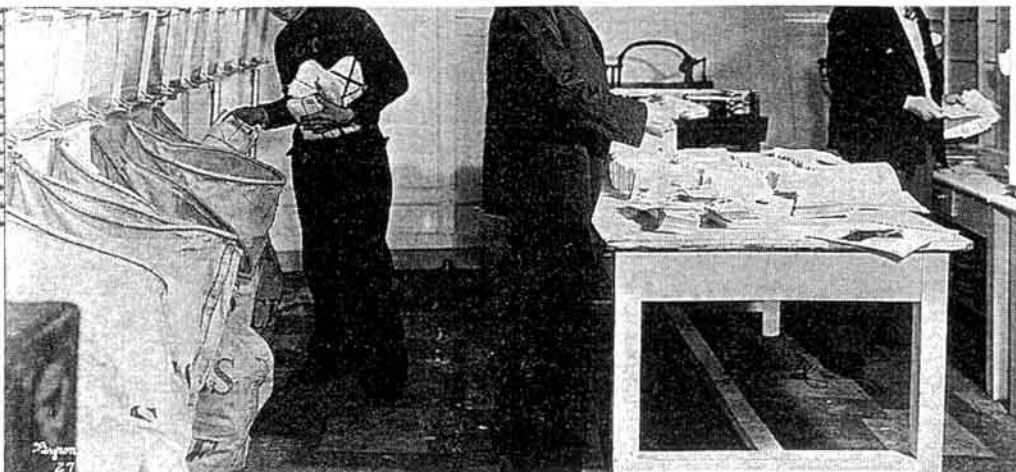
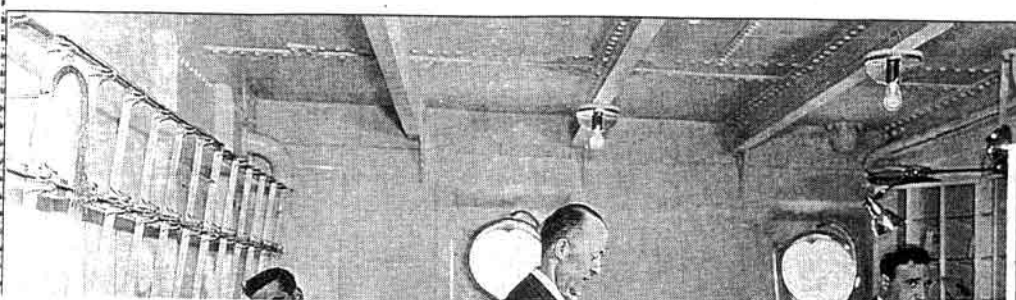
Après douze heures de retard, c'est l'agent postal qui doit prendre avec les autorités locales toutes les dispositions pour assurer les services du courrier qui seront mis à la

services maritimes postaux sur

F.H.



Les paquebots postaux devaient respecter scrupuleusement les horaires



Le triage des courriers à bord d'un paquebot de la Transat

Le rôle de l'agent postal

A bord des paquebots, les colis postaux bénéficient d'une attention particulière. Un agent postal en uniforme, missionné par le Ministère des Postes, les accompagne. Il est responsable. Le fonctionnaire bénéficie d'une cabine et d'un bureau proche des cales réservées au courrier.

Sur certaines lignes, il est spécifié dans le cahier des charges qu'une cabine première classe est affectée au logement du contrôleur

des postes. Parmi ses fonctions, il rédige des rapports. En 1932 par exemple, le contrôleur des services maritimes postaux qui effectue le voyage Bordeaux-Colon (Argentine) signale dans son rapport la lenteur apportée à la livraison du courrier lors de l'escale à Fort de France. Une lenteur causée par l'utilisation d'un seul véhicule pour le transport des dépêches entre le quai de débarquement et le bureau de poste local.



Des locaux étaient à disposition des agents postaux sur les paquebots

L'île de France et son hydravion



Le paquebot Ile de France possédait un hydravion pour le transport des courriers

Il était surnommé le Saint-Bernard de l'Atlantique pour avoir secouru à plusieurs reprises des navires en difficulté. L'Ile de France était un paquebot de grande classe. Long de 241,64 mètres et de 28,04 mètres de large, le paquebot de la compagnie générale transatlantique a été lancé le 14 mars 1926 à Saint-Nazaire. Il pouvait transporter 658 passagers en première classe,

398 en seconde et 494 en troisième classe. Sa vitesse de croisière était de 23 nœuds. Le 22 juin 1927, le navire effectue son premier départ du Havre. Fortement intéressée par l'aviation naissante, la compagnie générale transatlantique veut moderniser ses services. Elle installe au cours de l'année 1928 une catapulte sur l'Ile de France ce qui lui permet de

lancer à environ 400 kilomètres des côtes américaines ou françaises un hydravion transportant le courrier urgent. Ce système permet à l'armateur de gagner une journée sur la distribution des lettres. Le 13 août 1928, c'est l'événement. A 400 milles au large de New-York, l'Ile de France effectue son premier catapultage. En 1928, près de

soixante-dix voyages postaux vont avoir lieu entre Le Havre et New York. Quinze voyages sont effectués au départ de Bordeaux. Le service va durer jusqu'en 1930. Du 1er au 17 novembre, l'Ile de France effectue son dernier voyage avant d'être vendu pour la démolition. On estime qu'il a transporté 900.000 passagers et parcouru trois millions de milles marins.



Une affiche vantant les services réguliers des messageries maritimes sur toutes les mers du monde

French Lines

Les illustrations de cette page et celles de la Une sont issues de la collection French Lines, avenue Lucien-Corbeaux, avenue Lucien-Corbeaux (près des chais de la Transat), au Havre. Tél. 02.35.24.19.13. Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h. E-mail : <http://frenchlines.com>