

Petite histoire de la Compagnie de Navigation Mixte

Bernard Bernadac

Louis Arnaud, agent maritime à Marseille et ses associés, les frères Touache, Auguste et Félix, fondèrent la Société Louis Arnaud, Touache frères & Compagnie en décembre 1850, à Marseille où la navigation à vapeur avait été introduite en 1818 par des navires battant pavillon sarde. Le siège de la compagnie fut installé au 12 rue du Jeune Anacharsis et transféré en 1853 au n° 1 de la très célèbre Canebière.

Le but de cette entreprise était la mise en œuvre de services commerciaux entre Marseille et l'Algérie, nouvellement acquise à la France, grâce à une flotte à voile équipée de machines auxiliaires, d'où la création du mot « Mixte », impliquant voile et vapeur.

Le nom de Compagnie de Navigation Mixte ne fut donné que plus tard, en 1858.

Première partie : les débuts

La Société Louis Arnaud, Touache frères & Compagnie souscrivit la plus grande partie de ses capitaux auprès des milieux commerciaux de Lyon. Cet argent permit immédiatement la commande d'un navire en fer et à vapeur dont la mise en chantier eut lieu au bassin Taylor à La Seyne-sur-Mer, dont c'était aussi le premier navire construit. Cet établissement deviendra en 1856, les célèbres Forges & Chantiers de la Méditerranée.

Le « *Du Trembley* », c'était le nom du navire, commença son voyage inaugural le 28 février 1852. C'était un vapeur de 44 mètres de long, mâté comme une barque, avec une machine placée tout à fait à l'arrière, du type des premiers « deux cylindres verticaux » de 70 chevaux de puissance, permettant une vitesse moyenne de 6,5 nœuds. Le tonnage brut était de 306 tonneaux et il pouvait transporter 350 tonnes de marchandises. Il avait des emménagements pour cinquante passagers environ et

effectuait la traversée Marseille-Alger en 60 heures environ.

Le nouveau navire avait reçu le nom d'un ingénieur français distingué, Prosper Verdat du Trembley, qui avait porté ses recherches vers les problèmes d'économie sur la consommation des machines à vapeur. On brûlait alors communément en 1850, quatre à cinq kg de charbon par cheval et par heure, et il était naturel de chercher à diminuer l'énorme déperdition de chaleur qui se produisait. La solution proposée par du Trembley consistait à se servir de la chaleur conservée par la vapeur d'eau à la sortie des cylindres, pour vaporiser un liquide choisi parmi ceux qui passent à l'état gazeux à une faible température, l'éther par exemple, et à faire agir à part cette seconde vapeur sous un piston, dans les mêmes conditions que la vapeur d'eau.

Avec une hardiesse bien remarquable à cette époque, mais surtout en 1850,

COMPAGNIE DE NAVIGATION MIXTE (C^{IE} TOUACHE)



L'ALGÉRIE

PAR

PORT- VENDRES

LE PORT NATUREL DE L'OUEST ET DU SUD-OUEST

MARSEILLE

I, La Canebière

PORT-VENDRES : Gare Maritime.

TOULOUSE : 24, Rue Lafayette.

BORDEAUX : COLSON, 12, Cours du Chapeau-Rouge.

PAU : SARRADET.

TARBES : Marc CARIAC. (Passages).

Hauts et Basses-Pyrénées. TARBES : CAZEUX-DEBAT. (Marchandises)

LA ROCHELLE : DELMAS & VIELIEUX.

NANTES : R. DE BOUARD, 54, Quai de la Fosse.

TOURS : MOUSSEAU A. PORCIET, 7, Rue Etienne-Palm.

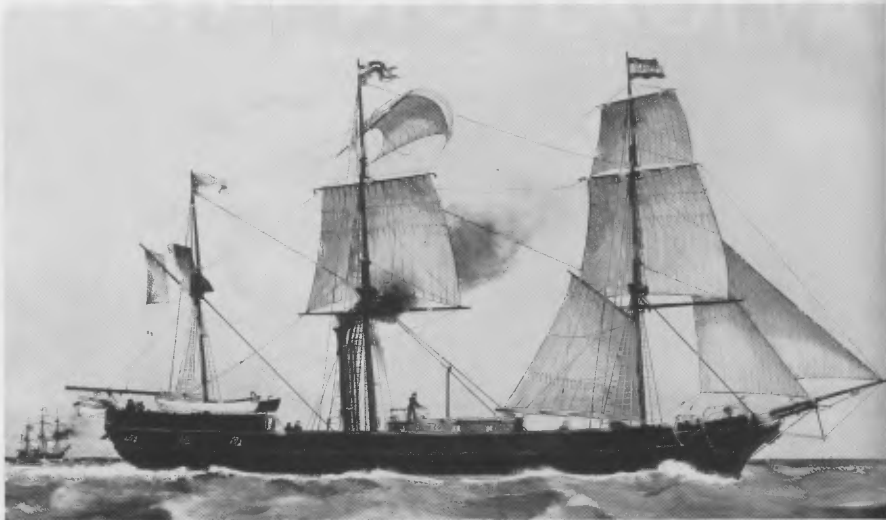
LORIENT : SALMON, 40, Quai de Rohan.

ANGERS : CADORET, 10, Place du Rallèlement.

SAINT-MALO : Jules BOUTIN, Travel Bureau.

RENNES : OFFICE des VOYAGES de l'OUEST-ECLAIR, 35, Rue du Pré-Botté.

BREST : A. RAILLARD, 17, Rue Voltaire.



Le « *Du Trembley* » (1852), premier vapeur de la société Louis Arnaud, Touache frères et Cie (peinture de Jacques Saugeron).

MM. Arnaud et Touache n'hésitèrent pas à tenter l'expérience d'une extension de ce système à la navigation. En 1853, après trente-six voyages effectués avec la machine à vapeur ordinaire d'origine du navire, celle-ci fut transformée en machine à vapeurs combinées d'eau et d'éther, travaillant sur deux cylindres égaux.

L'innovation n'était pas exempte de dangers, en raison de l'inflammabilité de l'éther: toute communication était supprimée entre la chaufferie et la chambre des machines, où l'on n'employait plus que des lampes de mineurs, aussi le président de la Commission des Bateaux à Vapeur décida-t-il qu'il assisterait personnellement aux essais à la mer du « *Du Trembley* », consistant en un voyage de Marseille à Alger.

Parti le 7 juin 1853, le « *Du Trembley* » arriva à Alger le 9, après une traversée de 53 heures, soit à la vitesse de 6,5 nœuds; au retour, avec un mauvais temps, on mit 69 heures. Comme vitesse

c'était médiocre, mais la machine n'avait que 70 chevaux nominaux de force; elle avait fonctionné sans incident, sans même stopper, donnant 64 tours/minute et - point capital - la consommation qui s'élevait à 4,51 kg de charbon par cheval et par heure, se trouvait réduite à 1,16 kg, soit une diminution de 75 %; c'était prodigieux et bien fait pour donner cette conviction que la navigation « mixte », avec les machines à vapeurs combinées, devait être la navigation de l'avenir. Le « *Du Trembley* » eut une carrière réussie et fut vendu pour être démantelé le 20 avril 1865.

Il fut suivi par « *l'Atlas* », vaisseau de 600 tonneaux provenant des mêmes constructeurs. Celui-ci était équipé d'une machine de 180 CVn (chevaux nominaux) lui imprimant une vitesse de 9 nœuds. Un an après sa mise en service, sa machine fut transformée pour utiliser les vapeurs combinées d'eau et d'éther mais, le 2 décembre 1863, il quitta Marseille pour Alger et disparut corps et

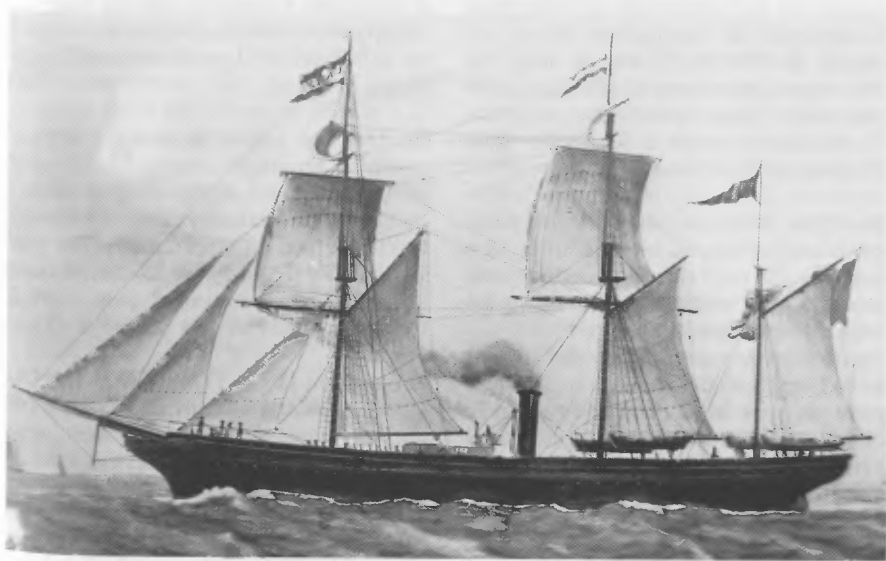
biens... Était-ce un accident dû aux vapeurs d'éther? Nul ne le saura jamais.

Le 26 mai 1854, la société acheta deux petits vapeurs à hélice récents, de la Compagnie Impériale: le « *Province de Constantine* » et le « *Rhumel* » de 338 Tjb (tonneaux de jauge brute). Tous deux eurent une courte carrière: le « *Rhumel* » fut perdu en 1858 et en 1866, le « *Province de Constantine* » se brisa sur la jetée d'Agde et devint une épave.

En 1859, « *l'Europe* » (749 Tjb), issu des chantiers de La Seyne, fut envoyé en voyage expérimental à Ceylan, Pondichéry et Hong-Kong, le service sur l'Amérique du Sud étant durement touché par la concurrence. Les résultats ne furent pas encourageants. « *L'Europe* » fut affecté en 1859 au transport de troupes et de matériel militaire pour l'expédition de Chine et, c'est en tant que tel qu'il naufraga, exactement un an plus tard, sur l'île du Triton, en mer de Chine.

À la même époque, les Forges & Chantiers de la Méditerranée à La Seyne-sur-Mer construisirent une paire de vapeurs plus grands: le « *Ville-de-Lyon* » (1956 Tjb), et « *l'Amérique* », d'une longueur de 79 mètres et destinés au long cours. À nouveau on utilisa les deux vapeurs dans les unités de propulsion développant 420 CVn et donnant 12 nœuds maximum. Mais les conditions de commerce avec l'Amérique du Sud conduisirent la Société Arnaud & Touache à interrompre ce service. « *L'Amérique* », qui avait été lancé en 1857, fut vendu aux Messageries Impériales (les futures Messageries Maritimes) et démolit en 1875, alors que le « *Ville-de-Lyon* » fut détruit par le feu (vapeurs combinées?...) au large du cap Spartivento le 16 juin 1868.

À partir de 1857, des accords du gouvernement français avec les Messageries Impériales amenèrent la Compagnie Mixte, livrée à ses seules ressources, à



Le « *Rhumel* », 1853 (coll. auteur).

concentrer son activité en Méditerranée. La principale activité de la société s'exerçait sur l'Algérie dont la colonisation progressait rapidement. Alger, puis Philippeville et Oran furent régulièrement desservis par treize navires en 1856.

Au cours de la période 1856-1857, La Seyne construisit un trio de navires jumeaux, les « *Kabyle* », « *Zouave* » et « *Sahel* », d'environ 700 Tjb, équipés de machines à deux cylindres verticaux de 180 CVn; le « *Sahel* » fut perdu en 1863; le « *Zouave* » en 1873, et le « *Kabyle* » fut démoli en 1884.

Pour compléter le programme des années 1850, deux vapeurs issus des mêmes constructeurs furent lancés en 1857: « *l'Oasis* » et le « *Marabout* » (740 Tjb, 180 CVn) destinés à la desserte de l'Afrique du Nord. Le « *Marabout* » fut vendu en 1880 à une compagnie italienne et « *l'Oasis* » démoli la même année.

En 1858, la Société Louis Arnaud, Touache frères & Compagnie fut transformée en un consortium et rebaptisée Compagnie de Navigation Mixte, au capital de 6730000 F, dont le siège fut fixé à Lyon où se trouvait la majorité des nouveaux souscripteurs. Le siège de l'exploitation restait à Marseille dans l'immeuble de la Canebière.

De 1858 à 1888, la société anonyme prospéra, malgré toutes les difficultés rencontrées. On peut signaler pendant cette période, un accord passé avec les Messageries Impériales.

En 1879, les services postaux de l'Algérie furent mis en adjudication et attribués pour un prix très bas à la Compagnie Générale Transatlantique, nouvelle venue en Méditerranée.

Un autre programme de constructions commença en 1864 mais, cette fois, les navires furent exclusivement destinés à la Méditerranée occidentale. Tout d'abord, ce fut le « *Spahi* » (526 Tjb, 125

CVn), construit à La Seyne en 1864 et qui fut vendu dix ans plus tard à A. et L. Fraissinet (Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur). Il fut suivi l'année suivante par l'« *Alger* » (799 Tjb, 180 CVn), qui fit naufrage en 1889 aux îles Hormigues (Espagne).

C'est à cette époque que le navire « mixte » perdit ses voiles. Grâce à la fiabilité des nouvelles machines à double expansion de type « *Compound* », l'allure des navires changea. On abandonna peu à peu les voiles. On conserva encore un moment les voiles auriques et triangulaires; cependant, avec l'augmentation de la puissance des machines et leur sûreté de fonctionnement, on supprima bientôt ces toiles pour ne conserver qu'une mâture nette mais encore très haute.

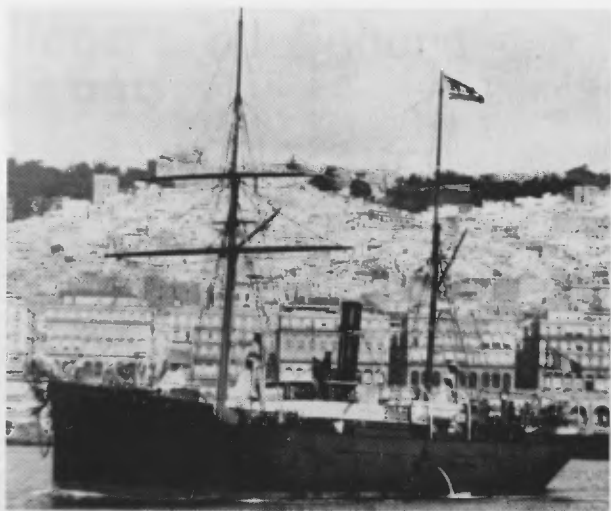
En 1864, la Compagnie possédait dix paquebots et effectuait sur l'Afrique du Nord, les services réguliers suivants: Marseille-Alger, hebdomadaire le jeudi; Marseille-Valencia-Oran, hebdomadaire le mercredi; Marseille-Stora (la rade de Philippeville) hebdomadaire le vendredi; et Marseille-Alger-Bône-Stora-Tunis-Malte, mensuel.

En 1866 fut acheté le premier vapeur construit en Angleterre, « *l'Africaine* » (574 Tjb, 95 CVn). Après vingt et un ans de bons et loyaux services, il fut vendu en Italie en 1887. Il fut suivi par le « *Colon* » (683 Tjb, 125 CVn) construit à Glasgow qui fut vendu en 1888 à Caillol et Saint Pierre et rebaptisé « *Paul Émile* ».

Toujours en 1866, « *l'Oran* » (705 Tjb, 120 CVn), construit à Sunderland, fut livré l'année suivante et, après une longue carrière, fut démoli en 1895.

Premier achat de seconde main de la Compagnie, le vapeur britannique « *Empress* », (1078 Tjb, 180 CVn), fut rebaptisé « *Caïd* » en mars 1868. Il resta vingt-quatre ans à la

Le « *Soudan* » (1876),
(coll. auteur).



Compagnie et fut vendu en 1892. Quatre ans plus tard, les chantiers Thompson de Sunderland construisirent, le « *Mitidja* » (1160 Tjb, 150 CVn). Il était encore à flot en 1902.

1873, achat du « *Chélif* » (1128 Tjb, 150 CVn), navire neuf construit à Dumbarton et, l'année suivante, de « *l'Herman Edgar* » (997 Tjb, 100 CVn) qui fut rebaptisé « *Le Cettois* ». Le premier fut retiré de la flotte en 1886 et « *Le Cettois* » l'année suivante.

En 1876, La Seyne lança le « *Soudan* » (883 Tjb, 150 CVn) qui, après une longue carrière bien remplie fut vendu en janvier 1911 et démolit l'année suivante. Vint ensuite le petit « *Seybouse* » (426 Tjb, 60 CVn), navire de troisième main construit en 1868-1869. Il fut vendu en Italie en 1888.

À partir de 1879, la flotte de la Compagnie fut régulièrement élargie grâce à des navires de plus en plus puissants, comme « *Le Tell* », lancé à La Seyne le 8 juillet 1883, et trois paquebots construits en Angleterre: « *L'Émir* » en 1882, ainsi que « *l'Oasis (II)* » lancé le 8 juillet 1883 et « *l'Isly* » lancé le 13. Les

tonnages bruts variaient entre 1264 et 1399 tonneaux et leurs machines *Compound*, d'une puissance indiquée d'environ 1000 chevaux, leur donnaient une vitesse de 10 à 11 nœuds. Ce furent de très bons navires, solides et endurants qui vécurent entre 28 et 33 ans.

En 1888, la société, constituée depuis trente ans, fut remplacée par une société anonyme conforme aux lois intervenues entre-temps. La raison sociale de la Compagnie devint alors: Compagnie de Navigation Mixte (Compagnie Touache), société anonyme au capital de 4038300 F, au 54 rue Canebière, Marseille.

La « Mixte » effectuait des services dits « rapides », combinés avec les chemins de fer de: Marseille - Cette et Port-Vendres sur les ports d'Alger - Philippeville- Bône - Tunis - Palerme - Oran - Tanger et Malaga. La convention postale conclue entre l'État et la Compagnie Générale Transatlantique existait toujours et devait durer jusqu'en 1895; aussi les compagnies non subventionnées, et notamment la « Mixte », comprirent-elles les devoirs qu'une telle



« *Le Tell* » (1879), (coll. auteur).

situation comportait. Lentement, sortant de leur cadre, elles intensifièrent leurs services et améliorèrent leurs flottes.

À partir de 1889, quatre paquebots furent commandés en Angleterre. Du type « *Le Tell* » amélioré, ils avaient une jauge brute de 1500 tonneaux environ. Ce furent les « *Félix Touache* », « *Rhône* », « *Kabyle* » et « *Tafna* ». Premiers navires de la Compagnie à être équipés d'une machine à triple expansion d'une puissance de 1200 à 1300 CVi, ils avaient une vitesse de croisière de 13 nœuds environ.

Navires robustes comme leurs aînés, « *Le Tell* » et « *L'Émir* », ils eurent une très longue carrière émaillée de quelques accidents, seul le « *Kabyle* » fit naufrage après un échouement sur la côte tunisienne, cinq ans seulement après sa mise en service. Le « *Félix Touache* » détiendra le record de longévité avec 41 ans de bons et loyaux services passés à la Compagnie.

(À suivre)