

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 Relier les antipodes : la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie... Marie-Françoise Berneron-Couvenhes
ISBN 979-10-231-3855-9

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes maritimes
(XIX^e-XX^e siècles)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 33
Une mise en connexion
du monde

Jean-François Klein,
François Drémeaux
& Thomas Vaisset (dir.)

La propulsion à vapeur prend son essor au cours du XIX^e siècle et bouleverse les conditions de la navigation commerciale. Elle permet le développement de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. En quelques décennies, la révolution de la vapeur participe à une nouvelle forme de mise en connexion du monde dont les paquebots et les grandes lignes maritimes sont tout autant les vecteurs que les acteurs.

Il convenait donc que la *Revue d'histoire maritime* revienne sur cette histoire d'autant que de récents travaux commencent à modifier l'approche que l'on avait de ces phénomènes. Cette thématique de la mise en connexion du monde par l'intermédiaire des paquebots et des lignes maritimes est ici saisie à l'aune des problématiques de l'histoire culturelle, de l'histoire de la colonisation et de l'histoire (trans-)impériale.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Revue d'histoire maritime

33

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes
maritimes (XIX^e-XX^e siècles)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2023

ISBN : 979-10-231-0740-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (31-32) était consacré aux « Musées maritimes et identités ».

Le prochain numéro (34) aura pour thème « Mer et migrations ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Chaline, Olivier Forcade, Jean-François Klein, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Sylviane Llinares †, Sylvia Marzagalli, Christophe Prazuck, Mathias Tranchant, Thomas Vaisset.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

UNE MISE EN CONNEXION DU MONDE.

PAQUEBOTS ET GRANDES LIGNES MARITIMES, XIX^e-XX^e SIÈCLES

Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes, XIX ^e -XX ^e siècles.....	11
Jean-François Klein, François Drémeaux & Thomas Vaisset	
L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques, première moitié du XIX ^e siècle.....	17
Jean-Baptiste Schneider	
Relier les antipodes : la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie de la Compagnie des Messageries maritimes.....	33
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes	
La transformation mondialisée de La Ciotat dans la deuxième moitié du XIX ^e siècle : les Messageries maritimes comme trait d'union impérial.....	53
Kalliopi Vasilaki	
Compétition en Méditerranée occidentale : Port-Vendres, Cette et la question du service maritime postal en direction de l'Algérie (1870-1893).....	73
Philippe Lacombrade	
Les marins coloniaux employés par les compagnies maritimes impériales britanniques (1860-1945).....	89
Justine Cousin	
Les Messageries maritimes au-delà de Suez au début du XX ^e siècle : lutttes syndicales et souveraineté dans les zones grises de l'Empire français.....	107
Charles Bégué Fawell	
Une traversée de l'océan Pacifique sous tension : les engagés sous contrat vietnamiens à bord du <i>Saint-François-Xavier</i> (1922-1927).....	123
Sarah Mohamed-Gaillard	
Le personnel du <i>France</i> : une aventure transatlantique.....	137
Anthony Fournier	
MARCOMO, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes.....	155
François Drémeaux & Thomas Vaisset	

VARIA

Journaux de campagne et <i>logbooks</i> au temps de la guerre d'Indépendance américaine	
1. Les journaux français	165
Olivier Chaline	
2. Les <i>logbooks</i> britanniques	179
Richard Harding	
3. Croisons les sources	189
Olivier Chaline	
Le premier <i>cuirassé</i> japonais – le <i>Stonewall</i> – et la guerre civile japonaise de 1868-1869	197
Éric Seizelet	

CHRONIQUE

Sous le sceau du secret. Les coopérations internationales des Chiffres britannique et français, militaires et navals pendant la première guerre mondiale	223
Agathe Couderc	

COMPTES RENDUS

Caroline Le Mao & Claire Steimer (dir.), <i>Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre- mer</i> , Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 2022, 275 p.	235
Frédéric Mantiene, <i>Marins et protestantisme à La Tremblade et environs (XVI^e-XVIII^e siècle)</i> , Paris, Les Indes savantes, 2 ^e éd. revue et augmentée, 2022, 230 p.	238
Éric Schérer, <i>Les Marins français 1789-1830. Étude du corps social et de ses uniformes</i> , Paris, Bernard Giovanangeli éditeur/ musée national de la Marine, 2021, 255 p.	239

Une mise en connexion du monde

Paquebots et grandes lignes
maritimes, XIX^e-XX^e siècles

Textes rassemblés par
Jean-François Klein, François
Drémeaux & Thomas Vaisset

RELIER LES ANTIPODES :
LA LIGNE D'AUSTRALIE ET DE NOUVELLE-CALÉDONIE
DE LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

*Marie-Françoise Berneron-Couvenhes*¹

La ligne postale de Nouvelle-Calédonie, première ligne régulière existante entre la métropole et la colonie, est inaugurée le 23 novembre 1882 par le *Natal* de la Compagnie des Messageries maritimes². Or, près de trois décennies se sont écoulées depuis la prise de possession de l'archipel par l'amiral Febvrier-Despointes, le 24 septembre 1853, sur ordre du ministre de la Marine et des Colonies, Théodore Ducos, dans un contexte de forte compétition franco-britannique³ : « La Nouvelle-Calédonie permettra d'assurer à la France dans le Pacifique, la position que réclament les intérêts de la marine militaire et commerciale⁴. » Le contraste est saisissant si l'on compare avec la situation de l'Indochine et de la Chine, dont la ligne postale, subventionnée par l'État et desservie par les Messageries impériales, avait été inaugurée deux ans seulement après la prise de possession de Saïgon⁵.

- 1 Agrégée d'histoire et docteure en histoire contemporaine, professeure de chaire supérieure en classe préparatoire aux grandes écoles au lycée Dupuy-de-Lôme à Lorient, Marie-Françoise Berneron-Couvenhes a soutenu une thèse à l'université Paris-Sorbonne en 2002, intitulée *La Compagnie de navigation française des Messageries maritimes de 1851 à 1914. Entreprise de transport et service public*.
- 2 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007.
- 3 Claire Laux, *Le Pacifique aux XVIII^e et XIX^e siècles. Une confrontation franco-britannique. Enjeu colonial et rivalité géopolitique (1763-1914)*, Paris, Karthala, 2011.
- 4 Lettre de l'amiral Febvier-Despointes à Théodore Ducos, citée par Christiane Terrier, *L'Histoire de la Nouvelle-Calédonie*, Paris, Maison de la Nouvelle-Calédonie, 2010, p. 13.
- 5 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Un dessein impérial, l'installation du pavillon français en Extrême-Orient par les *Messageries impériales* », dans Dominique Barjot & Jean-François Klein (dir.), *Rencontres impériales : l'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, Paris, Hémisphères éditions, sous presse.

Pour « donner satisfaction à des intérêts majeurs et d'ordre supérieur », une convention est signée le 15 janvier 1881 entre l'État et la Compagnie des Messageries maritimes (CMM), ratifiée par la loi du 23 juin 1881, concédant les services postaux d'Australie et de Nouvelle-Calédonie, selon un itinéraire fixe, depuis Marseille jusqu'à Nouméa, en passant par Suez, les Seychelles, la Réunion et la côte sud de l'Australie, moyennant une périodicité mensuelle. Pourtant, la ligne fit débat. Comment articuler les intérêts stratégiques de la France, autrement dit l'affirmation du pavillon national, et les intérêts privés, économiques et commerciaux, en sortant de la dépendance à l'égard des paquebots britanniques ?

34

Desservir un établissement colonial aux antipodes présentait assurément des contraintes inédites. Des sources internes à la compagnie, ainsi que des sources externes, permettent de comprendre les enjeux et les obstacles de la création d'une ligne postale régulière depuis la France à destination de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. Les sources externes consultées sont les débats parlementaires, qui ont précédé le vote de la première concession postale en 1881, puis les remaniements successifs de celle-ci en 1886, 1894 et 1911⁶. En contrepoint, les sources internes de la CMM⁷, constituées des comptes rendus des assemblées générales annuelles des actionnaires, des délibérations du conseil d'administration, des rapports généraux de voyage, des rapports généraux de service des agents expatriés, des livrets du personnel, ainsi que d'une étude effectuée en 1881 par le sous-directeur de l'exploitation⁸, nous informent sur les motivations des différents acteurs et sur les modalités pratiques, en termes d'itinéraire et d'exploitation, de la mise en œuvre d'une desserte de paquebots à vapeur à près de 17 000 km de la métropole, sous la forme d'une concession postale.

6 Tous les décrets, lois, textes des conventions postales mentionnés dans cet article sont issus du *Journal officiel (JO)*. Les débats parlementaires sont issus des *Documents parlementaires (DP)*; ils sont consultables notamment à la bibliothèque de l'Assemblée nationale.

7 Nous renvoyons à la présentation des sources de la Compagnie des Messageries maritimes dans Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes, op. cit.*, p. 689-731. Il est à noter que les archives de la compagnie sont conservées dans deux fonds archivistiques principaux : d'une part celui de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille (CCIM), d'autre part celui de l'établissement public de coopération culturelle French Lines & Compagnies au Havre. Les archives de ce dernier fonds seront ici désignées *Archives French Lines (AFL)*, et accompagnées de leurs cotes.

8 Paul Lecat, *Compagnie des Messageries maritimes. Voyage d'étude en Australie et à la Nouvelle-Calédonie*, du 7 novembre 1881 au 21 février 1882 par la Compagnie des Messageries maritimes, texte imprimé, s.l. n.d., n.p.

UNE DESSERTE RÉGULIÈRE POUR « DONNER SATISFACTION À DES INTÉRÊTS MAJEURS ET D'ORDRE SUPÉRIEUR⁹ »

Dès 1879, le ministère de la Marine et des Colonies, sous l'autorité de Jean-Bernardin Jauréguiberry, à la suite d'une proposition du capitaine de vaisseau Jean Orly, gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, engage des négociations avec diverses compagnies maritimes, dont la CMM. Une commission parlementaire *ad hoc* se prononce à l'unanimité pour l'établissement d'une ligne postale subventionnée entre la métropole et la Nouvelle-Calédonie. Quelles sont les circonstances et motivations qui animent alors le ministère de la Marine et des Colonies ?

DES « ÉVÉNEMENTS INATTENDUS ET GRAVES »

Des « événements inattendus et graves » marquent l'émergence d'un enjeu stratégique, compte tenu de « l'infériorité notoire du pavillon français¹⁰ ». Ces événements, dont il n'est jamais question que sous forme de litote dans les sources officielles, renvoient à la révolte kanak de 1878, qui a révélé la fragilité de l'installation française dans ces territoires des antipodes, alors que Nouméa reste encore dépendant des navires britanniques pour échanger ses correspondances avec la métropole, en l'absence de service régulier avec la France.

Les établissements français des mers du Sud demeurent des archipels éloignés et méconnus¹¹. De plus, la Nouvelle-Calédonie reste longtemps un espace de relégation¹². Dix ans après sa prise de possession en 1853, Napoléon III décrète qu'elle doit devenir un nouveau lieu de transportation, c'est-à-dire une colonie pénitentiaire. Dès 1866 arrivent les premiers bagnards. Soixante-quatorze autres convois se succèdent jusqu'en 1897, parmi lesquels se trouvent les communards déportés après 1870. Les *transportés* sont condamnés aux travaux forcés, c'est-à-dire à un certain nombre d'années au bagne, suivies d'autant d'années consacrées à leur réhabilitation. Ce sont les premiers colons, avant l'organisation d'une colonisation planifiée à partir de 1897¹³. Dès lors, à quoi bon relier à grands frais, depuis la métropole, un tel *caillou*, moyennant des navires postaux à vapeur, subventionnés par l'État ?

9 JO, Chambre des députés, projet de loi, exposé des motifs, annexe au procès-verbal de la séance du 21 janvier 1881.

10 DP, Sénat, 9 juin 1881.

11 Hélène Blais, *Voyages au Grand Océan. Géographie du Pacifique et colonisation (1815-1845)*, Paris, CTHS, 2005.

12 Louis-José Barbançon, *L'Archipel des forçats. Histoire du bagne de Nouvelle-Calédonie*, Lille, Presses universitaires du Septentrion, 2011.

13 Frédéric Angleviel (dir.), *Histoire de la Nouvelle-Calédonie. Approches croisées*, Paris, Les Indes Savantes, 2007, p. 11.

Cependant, la colonisation a des conséquences funestes pour la population kanak dépossédée de sa terre. En s'attribuant de larges parcelles foncières, l'administration coloniale contraint les populations à se regrouper dans des territoires délimités, les *réserves*. L'arrêté de 1868 précise que la propriété indigène ne peut être ni louée, ni vendue, ni cédée gratuitement ; *in fine* l'espace foncier mélanésien sera réduit à 13 % de sa superficie initiale, sous l'effet du grand cantonnement (1897-1903), tandis que le régime de l'indigénat est mis en place. Ces spoliations foncières suscitent en 1878, sous la conduite du chef coutumier Ataï, une première révolte contre le poste militaire de La Foa, sévèrement réprimée : six cents insurgés sont tués, 1 500 sont exilés, tandis que deux cents Européens périssent¹⁴.

36

La portée géostratégique de cette révolte est majeure. C'est la première fois que la présence coloniale française apparaît si vulnérable et si menacée, d'autant que la colonie dépend largement des navires à vapeur britanniques pour ses approvisionnements, comme pour l'échange des correspondances. En 1881 encore, les relations postales entre la Nouvelle-Calédonie et Sydney sont assurées au moyen de paquebots appartenant à la compagnie britannique Australian Steam Navigation, effectuant une liaison mensuelle, puis bimensuelle, afin d'opérer une correspondance avec le navire de la Peninsular & Oriental, qui relie Sydney à Londres. La compagnie citée bénéficie d'une subvention annuelle de 159 000 francs de la part de son gouvernement, pour assurer la liaison Nouméa-Sydney¹⁵. En revanche, aucun service régulier n'est organisé par la France. Les seuls navires de commerce qui desservent la Nouvelle-Calédonie depuis les ports français sont irréguliers, comme ceux de la maison bordelaise Ballande par exemple, affrétés en fonction des besoins du commerce. D'où la volonté du gouvernement de la colonie, relayée par le ministère de la Marine et des Colonies, de « développer ses rapports extérieurs et de les rendre indépendants du service postal anglais d'Australie, par lequel notre établissement échange encore exclusivement à Sydney ses correspondances avec la mère patrie¹⁶ ».

14 Joël Dauphiné, *Les Spoliations foncières en Nouvelle-Calédonie (1853-1913)*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 91.

15 Paul Lecat, « Voyage d'étude en Australie et à la Nouvelle-Calédonie, du 7 novembre 1881 au 21 février 1882 par la Compagnie des messageries maritimes », texte imprimé, s.l.n.d, n.p. Somme indiquée en francs.

16 *Ibid.*

« NOS RELATIONS COMMERCIALES AVEC L'AUSTRALIE ONT BESOIN D'ÊTRE ACTIVÉES »

L'opportunité d'une ligne postale, donc régulière et subventionnée, est débattue au Parlement. Les seuls intérêts stratégiques ne suffisent pas. Pour créer une ligne régulière rentable, il faut un courant d'échanges permanent, assurant aux navires un fret de sortie et un fret de retour. La situation dans le Grand Océan reflète un problème récurrent de la marine marchande française : celle-ci est constamment insuffisante pour couvrir les échanges extérieurs de la France, qui doit s'en remettre aux services des nations concurrentes¹⁷. L'ingénieur naval Dupuy de Lôme, sénateur inamovible, est l'un des plus ardents défenseurs d'une ligne régulière rapide, notant qu'il ne peut y avoir de commerce national sans flotte marchande nationale¹⁸ : *trade follows the flag*. Or la desserte régulière de la Nouvelle-Calédonie fait miroiter l'opportunité de s'insérer dans un courant économique majeur, compte tenu du développement économique de l'Australie. En 1879 et 1880, les expositions universelles de Sydney puis de Melbourne ont en effet révélé le dynamisme de la colonie britannique.

La Nouvelle-Calédonie n'a pas pris une part aussi importante qu'elle aurait dû dans le développement du commerce et de l'industrie des îles voisines. Selon les rapporteurs de la Chambre des députés : « Nos relations commerciales avec l'Australie ont besoin d'être activées¹⁹. » Il est nécessaire de prendre place dans la concurrence internationale à l'heure où les services étrangers se multiplient, comme le rapporte Maurice Rouvier au nom de la commission du Budget : « L'Angleterre a déjà deux lignes à vapeur sur l'Australie, desservies par l'Orient Line et la Peninsular & Oriental ; Hambourg va, à bref délai, en établir une également. La concurrence se généralise et le commerce français réclame une part directe de cette activité si pleine de promesses²⁰. »

Il faut enfin se libérer des navires anglais : « La généralité de nos échanges avec l'Australie se fait sous pavillon étranger. Il en résulte que nos exportations y arrivent comme anglaises et que nos importations y figurent au même titre dans nos relevés du commerce extérieur²¹. » La ligne française s'impose si l'on souhaite pouvoir « empêcher les falsifications et conserver à ces produits leur nationalité²² », sachant « qu'une quantité notable de produits

17 François Crouzet, *De la supériorité de l'Angleterre sur la France. L'économie et l'imaginaire (xvii^e-xx^e siècle)*, Paris, Perrin, 1985.

18 DP, Sénat, 27 janvier 1881.

19 DP, Chambre des députés, 21 janvier 1881.

20 DP, Chambre des députés, 17 février 1881.

21 DP, Chambre des députés, 21 janvier 1881.

22 DP, Sénat, 27 janvier 1881.

d'origine française, à l'exception des vins de Bordeaux et des eaux-de-vie de Cognac, ont figuré avec les étiquettes anglaises, selon la pratique du commerce intermédiaire²³ ».

Une ligne régulière, subventionnée par l'État, reliant la France à l'Australie et à la Nouvelle-Calédonie, serait donc le moyen de créer une ligne pionnière, destinée à ouvrir au commerce national de nouveaux débouchés, en frayant une voie à l'initiative privée. Le parallèle est établi avec la ligne d'Extrême-Orient inaugurée en 1862, laquelle, dès 1865, avait permis de transférer de Londres à Lyon le marché des soies d'Extrême-Orient²⁴. Comme les soyeux de Lyon, les patrons lainiers du Nord appellent de leurs vœux la création d'une telle ligne²⁵. L'Australie, contrée fertile et industrielle, exporte en quantités immenses de la laine, de la viande, du blé, elle vient en seconde position après le Chili pour la production du cuivre, extrait la houille, produit du fer... La France est donc assurée de trouver un fret de retour. Le rapporteur au Sénat, Cordier, rappelle que les manufactures du Nord consomment annuellement environ 60 millions de kilogrammes de laines d'Australie, représentant une valeur d'au moins 250 millions de francs, qui sont fournis par les entrepôts de Londres. Par ailleurs, la France est assurée de pourvoir au fret d'aller, moyennant les traditionnels *articles de Paris* : « On sait combien nos vins de table sont recherchés en Australie, combien nos articles de luxe y sont demandés, combien enfin est actif le flot d'émigration vers ce pays²⁶. »

38

Cette structure des échanges est conforme à la division internationale du travail, dite classique, les pays européens exportant des produits manufacturés vers les pays neufs, d'où ils font venir des produits bruts. Elle est représentative surtout de la structure du commerce extérieur français, fortement marqué par un déséquilibre entre importations et exportations : pondéreux aux importations, objets de luxe aux exportations²⁷. Cela est souligné par les administrateurs de la CMM : « Le trafic très disputé par la concurrence [porte] sur des matières plus abondantes que riches. Le taux de fret déjà si déprimé en Extrême-Orient est plus bas encore en Australie et la question, que l'expérience seule nous permettra de résoudre, est de savoir dans quelle mesure cet aliment sera

23 DP, Chambre des députés, 21 janvier 1881.

24 Jean-François Klein, *Soyeux en mer de Chine. Stratégies des réseaux lyonnais en Extrême-Orient (1843-1906)*, thèse sous la dir. de Claude Prudhomme, université Lyon 2, 2002.

25 Guy Durand et Jean-François Klein, « Une impossible liaison ? Marseille et le commerce à la Chine (1815-1860) », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 57, n° 1/2010, p. 139-167.

26 DP, Sénat, 27 janvier 1881.

27 François Caron, *Histoire économique de la France (xix^e-xx^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 1999.

rémunérateur²⁸. » Or les paquebots-poste ont vocation à transporter des passagers et des produits d'un fret élevé. Il faut donc une incitation fortement positive pour initier la création d'une ligne régulière pérenne.

UN « INSTRUMENT EFFICACE », LA CONCESSION POSTALE

Pour se traduire en résultats pratiques, ces aspirations légitimes n'ont besoin que de recevoir de l'État l'assistance qu'il a utilement donnée, toutes les fois qu'il s'est agi de frayer à nos échanges la voie de marchés éloignés, que de longues distances à franchir par mer semblaient maintenir hors de portée, et dont la navigation postale a toujours été l'instrument efficace²⁹.

La création d'une ligne postale répond à des objectifs qui dépassent le seul service des échanges de dépêches, c'est un service d'intérêt général³⁰ : « Nous sommes en présence non seulement d'un service postal, mais aussi d'un intérêt administratif et gouvernemental³¹. » Sous la Troisième République, comme sous le Second Empire, les lignes postales et les compagnies qui les organisent restent des instruments de la politique coloniale de la France : *Flagship of Imperialism*.

Les objectifs d'une ligne postale reçoivent une reconnaissance quasi-officielle dans un débat parlementaire du 10 juin 1887 : « Les services maritimes postaux ont toujours été et deviennent de plus en plus un des organes de la prospérité publique³². » Ils doivent maintenir l'influence de la France au loin par la présence fréquente du pavillon national ; maintenir entre la métropole et ses possessions d'outre-mer des relations indispensables ; assurer le transport de la correspondance officielle et privée ; assurer le transport du personnel et du matériel pour le compte de l'État ; ouvrir au commerce de nouveaux débouchés, en frayant la route à l'initiative privée, toujours quelque peu timide face à des entreprises qui comportent un certain aléa ; servir de modèle régulateur à la marine libre, par la perfection de leur matériel naval et l'exactitude de leurs services. Sur ces six objectifs, les quatre premiers relèvent de l'exercice de la souveraineté de l'État, les deux derniers, des intérêts privés.

Le 15 janvier 1881, la convention pour l'exploitation d'un service postal entre la France et la Nouvelle-Calédonie est signée avec la Compagnie des Messageries maritimes, qui dessert déjà les lignes postales au-delà de Suez, et ratifiée par la loi

28 DP, Chambre des députés, 21 janvier 1881.

29 *Ibid.*

30 Xavier Bezançon, « Aux origines du droit de la concession », *Entreprises et histoire*, n° 38, « Concession et optimisation des investissements publics », juin 2005, p. 24-54.

31 DP, Sénat, 27 janvier 1881.

32 DP, Sénat, 10 juin 1887, rapport de la commission des finances.

du 23 juin 1881. Le service devient exécutoire dans un délai de deux ans après la promulgation de la loi, soit le 23 juin 1883. Cependant, un service partiel, de huit en huit semaines, est inauguré dès novembre 1882. Le cahier des charges comprend une périodicité mensuelle, selon un itinéraire fixe desservant la Réunion et la côte sud de l'Australie, soit une ligne de plus de 11 000 milles nautiques, à la vitesse moyenne de 11,20 nœuds, rapidement élevée à 13 nœuds³³. La concession est prévue initialement pour une durée de quinze ans. Il faut en effet que la durée de cette concession assure une rentabilité à l'entreprise concessionnaire à moyen ou long terme, d'autant que celle-ci s'engage à construire en France une flotte dédiée, dont au moins quatre navires « de fort tonnage et d'une marche rapide³⁴ ». En échange, la compagnie concessionnaire perçoit une subvention établie, après de nombreuses tractations, à 32 francs par lieue marine parcourue, ce qui représente un peu plus de 3 millions de francs par an, un montant légèrement inférieur aux subventions des lignes postales britanniques³⁵.

40

Comment se justifie une telle subvention, au demeurant également appliquée par les Britanniques et les Allemands à leurs services postaux ? La navigation à vapeur est coûteuse (frais de combustible) et implique des contraintes consignées dans le cahier des charges des compagnies concessionnaires. La subvention est conçue comme une assistance financière de l'État, « calculée pour combler l'écart entre les recettes et les dépenses de l'exploitation » sous certaines conditions de vitesse et de régularité. La subvention ne résulte pas d'une incurie, mais couvre la différence présumée entre les produits commerciaux, compatibles avec les servitudes inhérentes au service postal, et les dépenses d'exploitation³⁶. Une ligne postale signifie « plus de dépenses, moins de recettes³⁷ ». En effet, les navires nécessitent des immobilisations capitalistiques très élevées, les coûts d'exploitation augmentent d'autant plus que la vitesse réglementaire est élevée. C'est l'intérêt du courrier : arriver vite en toutes circonstances. Il faut encore tenir compte des contraintes spécifiques d'une ligne régulière qui obéit à un itinéraire constant, à une périodicité des départs et à des horaires d'escales prévus

33 La desserte annuelle s'élèvera à 103 000 lieues marines (500 000 km) par an ; une lieue marine égale 3 milles nautiques ; un nœud nautique correspond à un mille marin (1 852 m) par heure.

34 DP, convention du 15 janvier 1881. La convention soutient en même temps l'industrie navale nationale.

35 DP, Chambre des députés, 17 février 1881.

36 Dominique Barjot & Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Le modèle français de la concession », *Entreprises et histoire*, n° 38, « Concession et optimisation des investissements publics », juin 2005, p. 5-23.

37 Enquête sur la marine marchande (1862-1863), déclaration de l'armateur marseillais Charles Bazin. Voir Roland Caty, Éliane Richard & Pierre Échinard, *Les Patrons du Second Empire*, t. V, *Marseille*, Paris/Le Mans, Picard/Éditions Cénomane, 1999, p. 66.

à l'avance. À la différence d'un *tramp*, le navire postal, d'ailleurs désigné sous le terme de *courrier*, ne peut se dérouter au profit d'une occasion lucrative de fret. À l'horaire réglementaire, il doit appareiller, que ses cales soient pleines ou non. Il doit encore accomplir un certain nombre de services au profit de l'État : transport à prix réduit des *passagers du Gouvernement*³⁸ et du matériel de l'État.

Si le consensus sur le mode concessionnaire est facilement obtenu au Parlement, en revanche le débat est vif sur les itinéraires. De ce fait, bien que la convention soit signée entre la CMM et le ministère des Postes et Télégraphes dès janvier 1881, la discussion sur les itinéraires est renvoyée aux chambres en juin, au terme des travaux d'une nouvelle commission d'enquête parlementaire. Les débats suscités reflètent les mutations des routes maritimes au XIX^e siècle, sous le double facteur de la navigation mécanique et du percement des canaux interocéaniques.

QUELLE ROUTE CHOISIR ?

L'itinéraire idéal doit concilier les intérêts de l'administration et les intérêts privés ; autrement dit, d'une part, desservir le plus grand nombre possible d'établissements français outre-mer, le plus rapidement possible, d'autre part, bénéficier, du point de vue du commerce, des aliments et des frets les plus rémunérateurs.

LA VOIE DE SUEZ, « VOIE NATURELLE³⁹ »

Plusieurs routes sont envisagées, avant d'être écartées et que soit consacré le choix de la CMM comme compagnie concessionnaire de la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie. La *route du Cap* est d'abord étudiée, mais jugée trop longue, peu rentable et trop périlleuse. La circumnavigation du continent africain reste la route des voiliers, qui atteignent, au terme d'une évolution multiséculaire, un niveau de quasi-perfection : par vents favorables, les *clippers* réalisent des vitesses presque aussi élevées que les *steamers*, mais ils sont incapables d'assurer une régularité et sont donc inappropriés pour le courrier.

La deuxième possibilité avancée est la route atlantique, via l'isthme de Panama. C'est une solution prônée par les milieux portuaires du Havre et la Compagnie générale transatlantique, mais aussi par les milieux entrepreneuriaux de Dunkerque et de Bordeaux (maison Ballande), qui plaident en faveur d'une voie atlantique, arguant notamment d'une plus grande proximité des ports atlantiques et des centres de production textile, consommateurs des laines d'Australie. Cette ligne

38 Fonctionnaires, militaires, ecclésiastiques.

39 DP, Chambre des députés, 9 juin 1881.

prévoit, après le franchissement de l'isthme de Panama, non encore percé, la desserte de l'ensemble des établissements français dans le Pacifique sud. Cependant la rupture de charge qui serait alors nécessaire à Colon, avec l'entretien de deux flottes, l'une dans l'Atlantique, l'autre dans le Pacifique, est jugée rédhibitoire. Un précédent existe pourtant, puisque de 1862 à 1870, c'est ainsi que la ligne postale d'Indochine a été organisée.

La voie de Suez s'impose, en accord entre le Parlement et les compagnies maritimes privées, comme la voie la plus appropriée⁴⁰. Plus courte et plus rapide, cette voie est aussi suivie par les compagnies anglaises, notamment la Peninsular & Oriental, qui relie l'Australie par sa ligne vers l'Extrême-Orient, à partir d'un embranchement à Colombo (Ceylan). C'est alors que le débat se poursuit. Quel itinéraire après Suez : faut-il desservir l'Australie et la Nouvelle-Calédonie directement ou bien prévoir une ligne d'embranchement ?

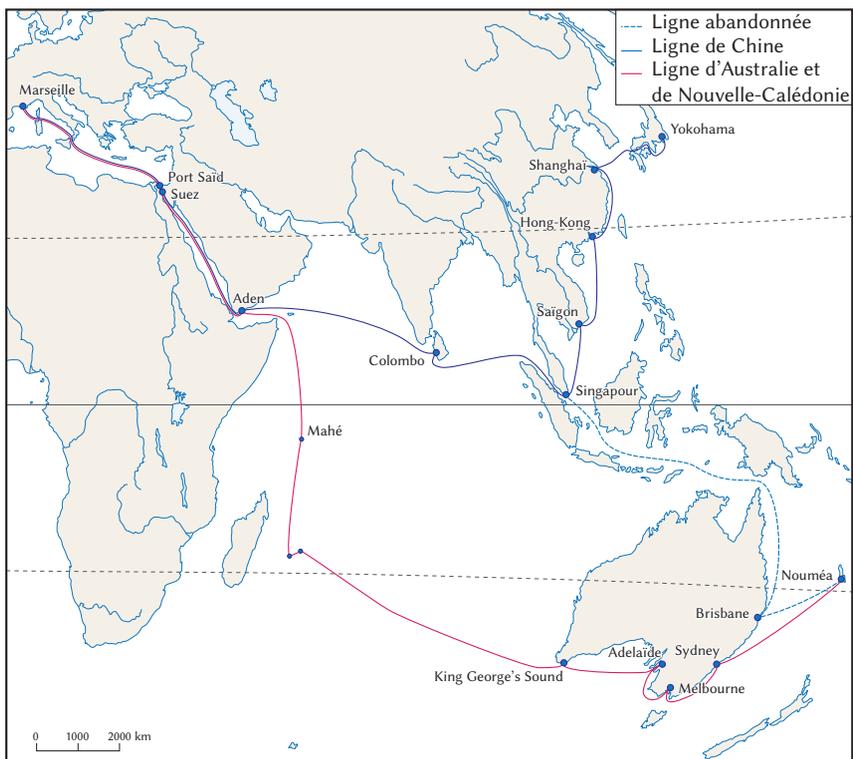
42 Pour réduire la charge de l'État, l'hypothèse d'une ligne directe depuis Marseille est écartée dans un premier temps, au profit d'une ligne d'embranchement de la ligne de l'Indochine, de Chine et du Japon, qui depuis Aden dessert Colombo, Singapour, Saïgon, Hong Kong, Shanghai et Yokohama⁴¹. Plusieurs embranchements sont imaginés (fig. 1).

Un premier embranchement est envisagé depuis Aden vers Mahé, la Réunion puis la côte méridionale de l'Australie. Il présente l'avantage de desservir un autre établissement français. Cependant l'inconvénient réside dans le risque d'un manque de place à bord pour le fret de retour d'Australie. Les navires, qui devraient transborder à Aden, trouveraient-ils à bord des paquebots mixtes de l'Indochine la place suffisante et les passagers en provenance d'Australie pourraient-ils prendre place à bord ? Ce serait faire de la ligne d'Australie une annexe, secondaire, ce qui est incompatible avec les ambitions commerciales assignées à la ligne postale.

Une seconde solution consiste à prévoir un embranchement depuis Singapour. Le parcours relierait alors la Nouvelle-Calédonie via Batavia puis le détroit de Torres, en touchant à Brisbane, sur la côte orientale de l'Australie. Cette route est rejetée, officiellement pour cause de dangerosité du parcours, officieusement pour cause d'insuffisance du fret entre Singapour et la Nouvelle-Calédonie. La Compagnie des Messageries maritimes refuse ce trajet. Le risque est grand qu'il n'y ait pas assez de marchandises à charger à Singapour pour l'Australie à l'aller, et qu'au retour, la place disponible sur le courrier de Chine soit réduite à sa portion congrue pour les marchandises en provenance du Grand Océan.

40 *Ibid.*

41 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes, op.cit.*, p. 131-136.



1. Itinéraires envisagés pour le service postal d'Australie et de Nouvelle-Calédonie conformément à la convention du 15 janvier 1881 (source : Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes, op. cit.*, p.358)

Au terme de négociations, dont nous percevons les traces dans les rapports du conseil d'administration, les administrateurs des Messageries parviennent à imposer au gouvernement une ligne directe Marseille-Nouméa par Suez, Mahé (Seychelles) et la Réunion⁴². Paul Lecat, directeur-adjoint de l'exploitation, est chargé de l'organisation des services de cette ligne lors d'un voyage d'étude à bord des navires de la Peninsular & Oriental, du 7 novembre 1881 au 21 février 1882. Son rapport, une véritable étude de marketing, établit la supériorité de l'itinéraire anglais, passant par les centres consommateurs et exportateurs de la côte méridionale de l'Australie⁴³.

44 L'itinéraire retenu ménage les intérêts du commerce, et donc de la compagnie, lui permettant d'espérer des frets rémunérateurs. Il est également conforme aux intérêts du Gouvernement, puisque la ligne envisagée permet de desservir deux établissements français outre-mer, la Réunion et la Nouvelle-Calédonie, et d'utiliser un parcours déjà pour partie subventionné, sur la portion entre Aden et Maurice, celui-ci ayant été ouvert en 1864. Cependant, les oppositions dénoncent la volonté hégémonique des Messageries maritimes. Dès lors que le choix se porte sur la voie de Suez, le mode de l'adjudication est écarté, dans la mesure où les termes des conventions précédentes signées avec la CMM comprennent une clause d'exclusivité, ne permettant pas d'établir une concurrence entre Marseille, Aden et la Réunion, trajet déjà effectué par ses navires⁴⁴. Comme le regrette Antoine Achard, député de la gauche radicale : « Tout s'enchaîne dans le système des concessions dans lesquelles sont entrés le ministère de la Marine et le ministère des Postes. Une première concession en amène fatalement une autre⁴⁵. » Les Messageries ont donc négocié en position de force avec l'État. Le choix de l'itinéraire imposait le choix du concessionnaire !

LES FRANÇAIS, « USAGERS DE ROUTES DONT LES CARREFOURS NE LEUR APPARTIENNENT PAS »

Rapidement cependant des évolutions d'itinéraires se font ressentir, corroborant l'observation du géographe Albert Demangeon et les contraintes de l'organisation d'une ligne aux antipodes de la France : « Contrairement

42 Assemblée générale des actionnaires de la CMM, 26 mai 1882, *Journal des chemins de fer*, 1882, p. 358-361.

43 *Ibid.*

44 Sur ces différents itinéraires, voir Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes*, *op. cit.*, respectivement p. 358, 133-134 et 131.

45 *DP*, Chambre des députés, séance du 12 mars 1881.

aux Anglais, les Français sont les usagers de routes dont les carrefours ne leur appartiennent pas. Ils ont leurs étapes en terre étrangère⁴⁶. »

La voie de Suez, Mahé (Seychelles), la Réunion est délaissée par le public, car elle est jugée trop longue. Elle impose aux passagers qui veulent se rendre en Australie un détour mettant le service français en infériorité par rapport aux services étrangers : « L'obligation pour le paquebot postal de s'écarter de sa route pour desservir la Réunion a eu des inconvénients de plus en plus graves à mesure que les services étrangers concurrents s'établissent vers l'Australie⁴⁷. » Le voyage dure en effet quarante-trois jours en moyenne pour les paquebots des Messageries maritimes, contre trente-neuf pour les navires britanniques de la Peninsular & Oriental, et seulement trente-sept à trente-huit jours pour les navires allemands du Norddeutscher Lloyd. Dès 1886, alors que les conventions postales des réseaux de Méditerranée, d'Indochine et de Chine doivent être renégociées, un premier remaniement est effectué. Il prévoit la suppression de la desserte de la Réunion. Une ligne directe est rétablie vers les Mascareignes et une ligne indépendante est établie vers l'Australie passant par Mahé aux Seychelles⁴⁸. C'est une victoire pour la CMM : la ligne d'Australie acquiert une autonomie totale. L'ambition d'ouvrir une voie commerciale a justifié la création d'un quatrième réseau, aux côtés de ceux de la Méditerranée, de la Chine et du Japon, et de l'Atlantique sud, que consacre la convention du 30 juin 1886, d'une ampleur sans précédent⁴⁹ (fig. 2).

Quelques années plus tard, c'est l'alignement sur les lignes britanniques qui prévaut pour la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie avec la substitution de l'escale de Colombo à celle de Mahé aux Seychelles, en correspondance avec le courrier de Chine. Le service à exécuter tous les vingt-huit jours prévoit que les paquebots de la ligne d'Australie porteront à Colombo, à l'aller, et y recevront au retour, les correspondances à destination ou en provenance des ports de l'Inde française, de l'Indochine, de l'Inde hollandaise, de la Chine et du Japon, en coïncidence, à l'aller et au retour, avec les paquebots de la ligne principale de l'Indochine, qui recevront et livreront en transbordement lesdites correspondances⁵⁰. Les lignes forment un réseau cohérent. Les conventions successives attestent aussi

46 Albert Demangeon, *L'Empire britannique. Étude de géographie coloniale*, Paris, Armand Colin, 1923, p. 79.

47 DP, Sénat, 10 juin 1887.

48 DP, Chambre des députés, 13 novembre 1885.

49 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes*, op. cit., p. 374-380.

50 DP, Chambre des députés, 6 novembre 1894, convention additionnelle entre l'État et la CMM, pour le remaniement des parcours et la prorogation de la concession des services maritimes postaux de la Méditerranée, des mers des Indes, de la Chine et du Japon, de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de la côte orientale d'Afrique et de l'océan Indien, et l'introduction de stipulations spéciales au service du Brésil et de La Plata.

des améliorations de la desserte, en termes de vitesse réglementaire exigée. La vitesse moyenne est alors augmentée de 11 à 14 nœuds par lieue marine, pour une subvention légèrement diminuée, de 32 à 31 francs par lieue marine.

La ligne postale d'Australie et de Nouvelle-Calédonie constitue désormais une branche à part entière des services postaux des Messageries maritimes. À la ligne principale s'ajoute en outre, à partir de 1901, une annexe sur le condominium franco-britannique des Nouvelles-Hébrides, en alternance avec le service britannique. En 1887, la subvention correspondant à la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie représentait 23 % de la subvention annuelle perçue par la compagnie ; cette part relativement stable s'établit à 25 % en 1907⁵¹, la CMM étant alors la compagnie postale française la plus subventionnée compte tenu de l'extension de ses services postaux⁵².

46

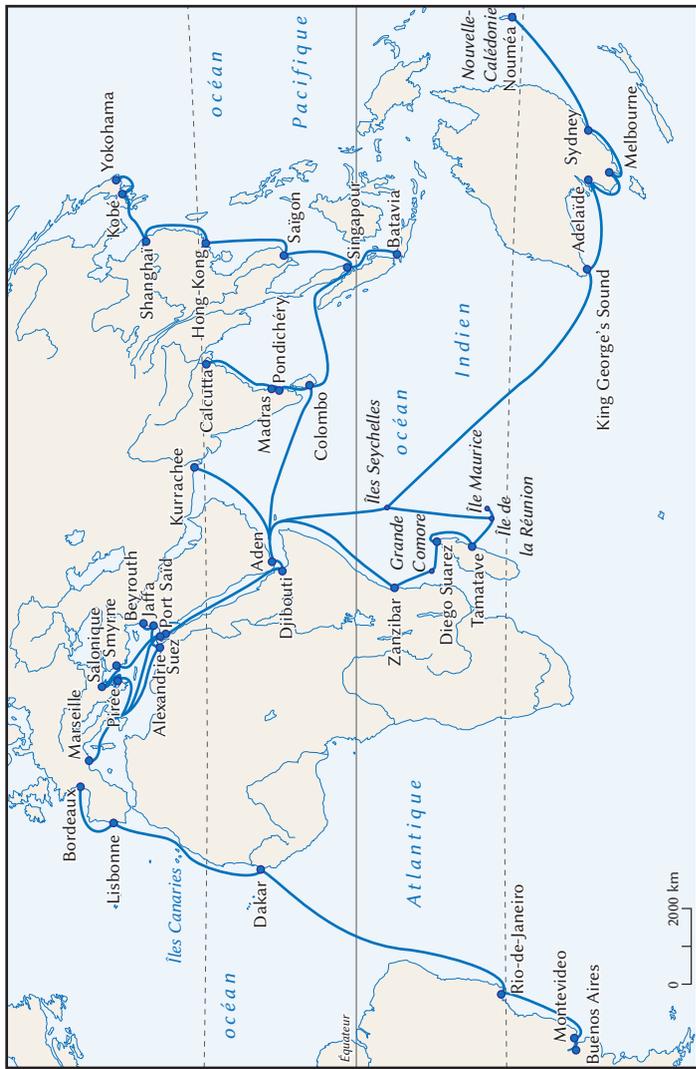
Il faut attendre les lendemains de la première guerre mondiale pour voir des changements d'itinéraire se produire. À partir de 1923, l'isthme de Panama étant maintenant percé, les Messageries maritimes créent une desserte de paquebots mixtes via Panama pour desservir l'ensemble des établissements français du Pacifique sud via Papeete. Il s'agit moins d'assurer un service postal, exécuté désormais par la voie des airs⁵³, que d'affirmer le principe de la continuité territoriale. Par Suez, une desserte de cargos mixtes, ligne libre, c'est-à-dire non subventionnée, est organisée à destination des ports méridionaux de l'Australie. Ce service va perdurer jusqu'au début des années 1970.

Les distances à parcourir et l'immensité de l'espace maritime à desservir, alors que le premier câble sous-marin entre Sydney et Nouméa ne date que de 1893, constituent la spécificité d'un voyage aux antipodes. Quand on s'embarque à Marseille en 1890, c'est pour une longue traversée, voire une aventure : hommes et matériels sont soumis aux contraintes du temps et de l'éloignement.

51 Archives nationales (AN) F¹² 7483, Services maritimes postaux.

52 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Les paquebots-poste français : la concession des lignes postales aux compagnies de navigation privées de 1835 à 1914 », dans Muriel Le Roux (dir.), *Postes d'Europe (xviii^e-xxi^e siècle). Jalons d'une histoire comparée*, Paris, IHMC/Comité pour l'histoire de la poste, 2007, p. 235-257. D'après notre étude, la répartition de la subvention postale des Messageries maritimes en 1887 s'établit ainsi : 52 % pour la ligne d'Indochine, de Chine et du Japon, 23 % pour la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie, 13 % pour les lignes de Méditerranée, 12 % pour la ligne du Brésil et de La Plata. En 1907, la répartition de la subvention est respectivement de 54 %, 25 %, 6 % et 7 %. Les lignes de la côte orientale d'Afrique, desservant Madagascar et les Mascareignes, créées dans l'intervalle, perçoivent 8 % de la subvention annuelle. À cette date, les Messageries maritimes perçoivent 48 % des subventions postales annuelles allouées par le ministère des Postes et Télégraphes, dont la Compagnie générale transatlantique perçoit pour sa part 45 %. Les scories sont réparties entre cinq compagnies assurant des services secondaires.

53 La première liaison aérienne Paris-Nouméa a été effectuée en 1932.



2. Itinéraires des services postaux de la Compagnie des Messageries maritimes

conformément à la convention du 30 juin 1886

(source : Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes, op. cit.*, p. 375)

HEURS ET MALHEURS D'UN VOYAGE AUX ANTIPODES

Le rapport de Paul Lecat⁵⁴, dont la mission est l'organisation matérielle de la ligne, les relations de voyage ou les plaintes de passagers, consignées dans les livrets du personnel navigant, permettent de saisir sur le vif la réalité et les contraintes d'une traversée vers l'Australie.

48 La tyrannie des distances et par suite la longueur de la traversée expliquent que le voyage vers l'Australie et la Nouvelle-Calédonie reste très éloigné d'une croisière d'agrément pour les équipages comme pour les passagers qui l'entreprennent. Dans l'océan Indien, de longs laps de temps s'écoulent sans toucher terre : cinq à six jours en mer entre Aden et Mahé, puis une douzaine de jours de traversée, bientôt réduits à dix, entre les Seychelles et la côte occidentale australienne. Au total, la traversée dure cinq semaines, durant lesquelles on vit dans un espace restreint, par tous les temps, puisqu'on subit des variations climatiques extrêmes au cours d'un même voyage, des chaleurs torrides de la mer Rouge aux rigueurs glaciales des hautes latitudes de l'hémisphère sud. La rotation complète pour l'équipage dure plus de trois mois en 1908 : cent six jours en mer, desquels il faut ôter les quinze jours passés en station à Sydney afin de réaliser l'entretien du navire pour le voyage de retour. Mais en outre, à une si grande distance, il est inutile d'attendre le moindre secours du port d'armement. Il est donc évident que, dans les années 1880, l'organisation de la ligne se heurte à des contraintes inédites pour les Messageries maritimes : la ligne de Chine, à la différence de la ligne d'Australie, est ponctuée de points de relâche plus fréquents et les intervalles entre deux ports d'escale sont plus réduits.

Les premières contraintes, mises en exergue par le rapport de Lecat, sont liées à la présence, ou non, d'infrastructures nécessaires à la bonne marche du service postal, qu'il s'agisse des lieux d'approvisionnement en vivres et de charbonnage, permettant de réapprovisionner les navires en combustibles, ou encore des infrastructures portuaires, quais ou corps morts sur rade le cas échéant, entrepôts pour les marchandises, ateliers ou chantiers de réparation navale. Si, sur la première portion de la ligne, de Marseille à Aden, les Messageries bénéficient des infrastructures utilisées par la ligne de Chine, la seconde portion, d'Aden à Nouméa, reste à organiser. L'escale de Mahé aux Seychelles comme l'escale de Freemantle⁵⁵ sur la côte occidentale de l'Australie sont imposées par la nécessité du charbonnage. La question de l'accostage des grands paquebots reste par ailleurs problématique : en effet, la convention postale de 1881 prévoit la construction en

54 Paul Lecat, « Voyage d'étude en Australie et à la Nouvelle-Calédonie, du 7 novembre 1881 au 21 février 1882 par la Compagnie des messageries maritimes », *op. cit.*

55 Escale remplacée par King George's Sound, plus méridionale, dès 1886.

France d'une flotte spécifique de paquebots. Quatre d'entre eux sont construits dans les chantiers navals de La Ciotat, qui appartiennent alors à la CMM. Il s'agit de la série *Natal*, *Melbourne*, *Calédonien*, *Sydney*, d'une longueur de 131 m. Les navires suivants, ceux de la série *Armand Behic*, excèdent les 154 m de longueur. Bien qu'il offre un « mouillage sûr », la description du port de Nouméa illustre les contraintes de l'accostage de si grands navires :

Le seul quai qui existe actuellement a une longueur de 115 mètres et la profondeur de l'eau ne dépasse pas 6 mètres à marée basse. C'est le long de ce quai que viennent décharger les navires à voiles ainsi que les steamers côtiers, mais de grands paquebots ne pourraient y accoster. Ces navires devraient mouiller dans la rade et faire leur débarquement par allèges. Pour la convenance de votre service et afin que vos paquebots eussent toujours un mouillage réservé, il serait nécessaire d'établir un corps mort dans le port de Nouméa⁵⁶.

À noter encore, l'absence d'entrepôts pour les marchandises. Paul Lecat déplore que le débarquement de celles-ci s'effectue sur le quai, pêle-mêle, ce qui les expose aux intempéries :

Il est fâcheux que l'Administration n'ait pas fait construire des magasins sur le quai ou que la Municipalité n'ait pas concédé à un tiers les terrains propres à l'établissement d'entrepôts dans le voisinage immédiat du quai de débarquement. La non-existence d'une installation de ce genre rend absolument nécessaire pour une entreprise comme la nôtre, la création de magasins suffisamment grands pour recevoir le chargement d'un courrier⁵⁷.

Ainsi, au moment de l'ouverture de la ligne, il n'existe encore aucun quai en eau profonde ; le débarquement des marchandises et des passagers s'effectue sur rade, au moyen d'allèges. L'opération comporte son lot de détériorations, voire de pertes. Les projets sont couchés sur le papier, mais tardent à se réaliser en raison de leur coût. Au tournant du siècle, des photographies des quais de Nouméa, sur lesquelles on peut voir le navire stationnaire, *Le Pacifique*⁵⁸, qui assure la liaison avec les Nouvelles-Hébrides, attestent la réalisation de ces travaux.

Les ports australiens sont évidemment beaucoup mieux lotis. En 1895, un voyageur du Gouvernement souligne dans son récit de voyage, à son arrivée à Melbourne, que « *L'Armand Behic* accoste à quai pour la première fois, depuis

56 Paul Lecat, « Voyage d'étude en Australie et à la Nouvelle-Calédonie, du 7 novembre 1881 au 21 février 1882 par la Compagnie des messageries maritimes », *op. cit.*

57 *Ibid.*

58 AFL, fonds iconographique. Navire construit dans les chantiers de La Seyne-sur-Mer en 1899.

Marseille⁵⁹ ». Paul Lecat observe dès 1881 que Sydney bénéficie de nombreux *wharfs*, de docks modernes, ainsi que d'ateliers de réparation : il négocie alors pour obtenir le même traitement que la Compagnie du Pacifique, la Peninsular & Oriental et l'Orient Line. L'utilisation de ces infrastructures est d'autant plus précieuse qu'avant même d'accoster, la traversée est semée d'aléas. Le rapport du commandant Didier, lors du voyage inaugural de l'*Australien* en juillet 1890, est un cas d'école. Suez n'est pas encore atteint que le presse-étoupe du petit piston, mis en place quelques jours avant le départ, commence à fuir. À Suez, il est donc urgent d'arrêter la machine pour réparer. Il en résulte un retard de six heures par rapport à l'horaire postal prévu. Cela continue avec un arrêt de dix-sept heures après Aden, puis des arrêts à quatre reprises entre Mahé et la côte australienne. Le capitaine fait ses comptes : vingt-huit heures perdues. À trois jours de King George's Sound, une aile d'hélice casse : le navire doit passer au bassin à Melbourne pendant deux jours. Le capitaine fait réviser les boulons, complètement usés. Or, selon le cahier des charges convenu avec l'administration des Postes, tout retard fait l'objet de pénalités : pour rattraper le temps perdu, le navire file à 14,5 nœuds entre Melbourne et Nouméa.

Les retards peuvent aussi être provoqués par des grèves de dockers. Lors du voyage de retour, un mouvement éclate à Sydney alors que l'*Australien* doit y charbonner. Heureusement, prévoyant, l'agent principal des Messageries à Sydney a anticipé et fait débarquer huit cents tonnes sur le quai de la compagnie. Accoster, charbonner, réparer... mais aussi remplir le navire, ces opérations ponctuent les cinq semaines de la traversée.

Enfin, la rentabilité des opérations commerciales incombe aux agents et aux capitaines. Un navire postal ne transporte pas de vrac, comme un *tramp*, mais des marchandises en caisses, en paquets, en balles, donc des marchandises pouvant supporter un fret élevé. À l'aller, en 1895, le voyageur du Gouvernement précité, observateur attentif, rapporte que l'*Armand Behic*, touchant l'Australie à Adélaïde pour charbonner, débarque cinq ou six mille caisses de champagne Moët, Mumm et surtout Yroy.

La recherche du fret de retour est parfois plus incertaine. Au départ de Nouméa, le manque de fret est récurrent. En 1891, à bord de l'*Australien*, pressé par l'agent de Nouméa d'embarquer du coprah (amandes desséchées de la noix de coco), le commandant Didier met en garde contre les risques du transport de cette marchandise. La fermentation du coprah serait susceptible d'échauffer cette matière et de la rendre inflammable : un voilier anglais a brûlé pendant deux jours

59 Journal de Charles Rémond, magistrat, voyage à bord de l'*Armand Behic*, du 3 juin au 12 juillet 1895.

dans la rade de Nouméa à cause du transport d'une telle cargaison. De plus, il craint que l'odeur nauséabonde n'incommoder les passagers :

Jamais encore un paquebot régulier, portant des passagers, n'a transporté du coprah, et il serait désolant qu'après les lourds sacrifices que s'est imposés la compagnie pour mettre en ligne des bâtiments si luxueux et déjà si appréciés par la clientèle que nous recherchons, elle risquât de perdre brusquement le bénéfice de ses efforts pour un fret si misérable⁶⁰.

Tous les capitaines n'ont pas la même délicatesse et certains ne reculent devant aucun sacrifice, comme l'atteste la plainte de passagers de troisième classe à l'encontre du capitaine Bretel, un « breton à l'écorce un peu dure », à bord du *Calédonien* (1884). Ces passagers, sous la plume conjointe d'un musicien et d'un « passager du Gouvernement », se plaignent en effet de son indifférence et de son égoïsme. Au mépris de leur confort le plus élémentaire, il a fait « enlever toutes les manches à air donnant dans les postes des noirs, des troisièmes, des garçons » de manière à gagner de la place pour les marchandises. Ayant déchargé ses marchandises à Sydney, le capitaine Bretel contribue d'une manière très personnelle à la rentabilité commerciale du voyage en installant des moutons, vivants, dans les entreponts situés sous les troisièmes. Il en résulte une telle odeur « qu'on ne pouvait pas rester », ce qui fait dire au rédacteur de la plainte que « le *Calédonien* est perdu comme passagers, tout vaudrait un cargo-boat à sa place⁶¹ », argument imparable qui provoque le transfert immédiat dudit commandant sur une autre ligne⁶².

Les passagers eux-mêmes ne sont pas toujours au rendez-vous : lors de son premier voyage, l'*Australien* revient à Marseille avec 89 passagers seulement, dont dix-neuf de première classe, alors qu'il peut recevoir à bord 350 passagers en cabine⁶³ et 230 passagers d'entrepont. L'équipage se compose de 170 membres, état-major compris. Les promesses commerciales de la ligne seraient-elles plus difficiles à tenir que prévu ? Les administrateurs de la compagnie avouent devant les actionnaires une certaine déception concernant le fret de retour, malgré la « faveur du public australien⁶⁴ ». Les rapports généraux de service de l'agence de Nouméa n'offrent qu'une vision très parcellaire du trafic des paquebots des

60 AFL, 1997-002-3952, *Australien*, rapport général de voyage.

61 AFL, 1997-002-0112, dossiers individuels des états-majors, commandant Bretel. Lettre envoyée à la Direction de l'exploitation en février 1884.

62 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes*, op. cit., p. 539-541. De nombreuses plaintes de passagers contre le commandant Bretel suscitent une enquête approfondie de la Direction de la CMM.

63 170 places en première classe, 70 en seconde, 111 en troisième.

64 Assemblée générale des actionnaires de la CMM, 31 mai 1884, *Journal des chemins de fer*, 1884, p. 376-378.

Messageries maritimes au départ de la Nouvelle-Calédonie pour ces premières années d'exploitation⁶⁵.

*

La desserte de la Nouvelle-Calédonie pose ainsi des problématiques aux résonnances très contemporaines, qu'il s'agisse de l'éloignement, de l'immensité des espaces maritimes desservis, de la continuité territoriale ou du rôle de l'État dans les outre-mers impériaux français.

52 La concession postale a joué un rôle primordial dans les années 1880. Le paquebot-poste revêt un intérêt stratégique évident en garantissant la présence du pavillon national dans le Grand Océan. Instrument de la politique coloniale de la Troisième République, le paquebot-poste arrime définitivement, au lendemain de la révolte de 1878, la Nouvelle-Calédonie à la métropole. Longtemps, la vie de la colonie resta rythmée par l'arrivée du *courrier*, seul lien régulier avec la métropole, en attendant que l'avion ne prenne graduellement le relais, au lendemain de la seconde guerre mondiale. Jusqu'aux années 1970, les navires des Messageries maritimes assurèrent donc un lien permanent, régulier, entre le *Caillou* et la métropole.

65 AFL, 1997-002-4447, rapports généraux de service de l'agence de Nouméa. Les rapports conservés pour la période 1883-1914 sont trop lacunaires pour permettre une étude statistique du trafic à bord des paquebots de la CMM.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

Le Marin, la carte et l'ingénieur
La carte nautique et ses usages (1830-1880)
Isabelle Delumeau

Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France
Jörg Ulbert, Christophe Cérino & Jean-Baptiste Bruneau (dir.)
avec la coll. de Gérard le Bouëdec

L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine
Commander en opérations
Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.)

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XX^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle
Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850
Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Matias Tranchant

- 31-32. *Musées maritimes et identités*
30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
29. *Le ballast: pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*