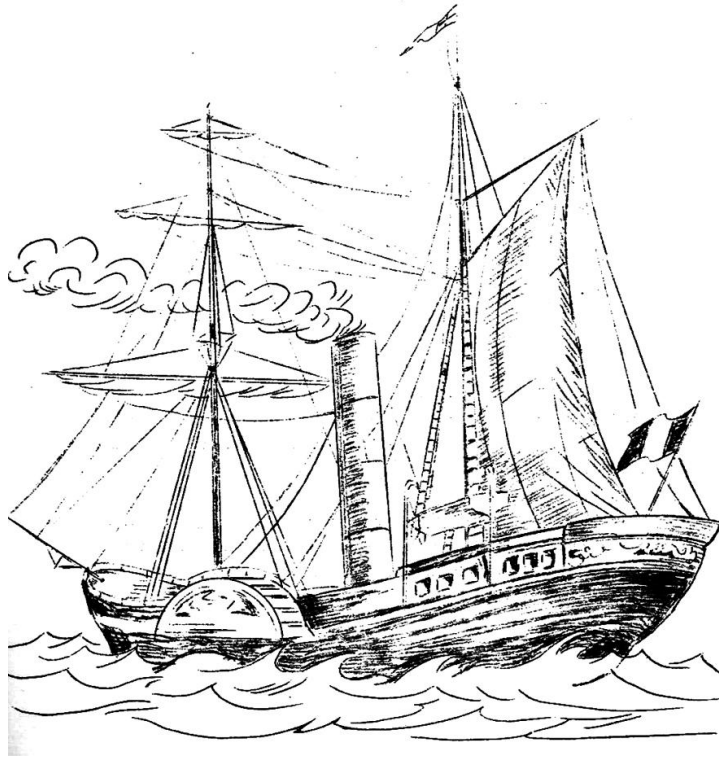


**LES DÉBUTS DE LA  
NAVIGATION À VAPEUR  
AU PORT DE NICE (1830-1840)  
SÉRIE. Z  
DES ARCHIVES DES  
ALPES-MARITIMES**

**PAR R. TRESSE**



*Exposition Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.  
Cent cinquante ans d'art et d'économie en Provence. Aix-en-Provence- 7 juillet-23 août 1964.*

## **I.- NICE PORT DE TRANSIT ENTRE GÈNES ET MARSEILLE, A PARTIR DE 1816.**

En 1815, la Maison de Savoie sort agrandie des épreuves que lui ont infligées les guerres de la révolution et de l'Empire français.<sup>1</sup>

L'annexion des territoires de la république de Gênes accorde au Prince piémontais le grand port nécessaire à ses ambitions, elle décide de sa vocation italienne. Nice n'est plus le seul port du Piémont comme en 1792. Son déclin économique est confirmé dès 1818. Il retrouvera de l'activité quelques années plus tard, grâce à son rôle d'escale de transit des huiles d'olive entre la Mer Tyrrhénienne et Marseille.

La place de commerce de Nice portera peu à peu son attention sur la navigation à vapeur, car elle met fin à son isolement relatif, aux lenteurs de la marine à voile, en la reliant avec promptitude et régularité aux côtes de la Toscane, de la Ligurie, de la Provence et du Languedoc. Cette évolution s'accomplira à partir de 1830.

## **II.- LA NOUVAUTE DE LA NAVIGATION A VAPEUR ENTRE 1823 ET 1830.**

Dans l'état présent de nos connaissances, rares sont les premiers témoignages sur l'apparition de bateaux à vapeur à Nice. Celui du chroniqueur niçois, l'abbé Bonifacy n'en est que plus précieux. Parmi de nombreux cahiers, dont le premier commence en 1792, il mentionne l'arrivée d'un bateau à vapeur le 14 avril 1823.

"Aujourd'hui est entré dans notre port un bâtiment américain qui marche sans voilure et au moyen du feu (per via di foco), et que l'on appelle pour cela bateau à vapeur. Il marche par

---

<sup>1</sup>Au Traité de Paris en 1796, le Piémont cède le Comté de Nice à la France. En 1798, le roi quitte Turin pour se réfugier en Sardaigne. Il revient dans sa capitale le 18 mai 1814, grâce à l'Autriche et à l'Angleterre. Les possessions de Gênes lui sont accordées en récompense de sa fidélité.

tout vent et même par vent contraire et à grande vitesse."<sup>2</sup>

Bonifacy exprime l'étonnement que cause un navire libéré de la servitude des vents. Il relève le grand nombre de curieux venus voir le bâtiment ainsi que la promenade offerte par le commandant de bord à 200 personnes qu'il conduit à l'embouchure du Var en 20 minutes. Après une escale de deux jours, le navire se dirige vers Gênes.

De 1815 à 1830, la correspondance du Consulat de France à Nice ne fait aucune allusion à la navigation à vapeur. Bertrand de Candolle, Marseillais, ancien marin, consul de 1814 à 1826, puis une égale indifférence à ce sujet.<sup>3</sup>

Le premier témoignage connu vient du premier consul envoyé par la monarchie orléaniste. Il est de décembre 1830. Dès lors, les représentants français successifs nous entretiennent de navigation à vapeur. Les dépêches du Consul général de Gênes à son collègue de Nice, enrichissent nos informations.<sup>4</sup> Grâce à eux nous suivons par de menus détails la curiosité des premiers jours, les débuts difficiles des pionniers, l'adaptation progressive des usages traditionnels à la navigation mécanique, vus d'un port secondaire à mi-chemin entre Gênes et Marseille.

Un mouvement de curiosité comparable à celui de 1823, entraîne la ville vers le Port le 29 décembre 1830 lorsqu'y fait relâche le bâtiment de guerre français "Le Rapide", pourvu d'une machine à vapeur de 80 chevaux, construite à Cherbourg. Il accomplit le trajet Toulon-Nice en 12 heures.<sup>5</sup> Cette escale retient l'attention des hautes autorités sardes. Le Gouverneur de la province, le Commandant de l'artillerie, l'État major, les officiers de la garnison, les dames elles mêmes rendent visite au navire. Le Commandant offre à ses invités une promenade en mer vers la rade de Villefranche et retour. Ce fait divers de la vie portuaire niçoise, que le Consul Naslet rapporte avec fierté, marque sans ambiguïté l'intérêt porté à la navigation à vapeur en cette fin de l'année 1830, alors que les relations politiques sont méfiantes entre la Monarchie piémontaise et la Monarchie constitutionnelle orléaniste. L'intérêt de la nouveauté ne semble pas émoussé depuis 1823.

### III.- LA NAVIGATION COMMERCIALE GÊNOISE DE 1831 à 1836.

Des préoccupations toutes politiques nous apportent indirectement des informations sur la navigation à vapeur gênoise dans ses relations avec Nice. De 1831 à 1832 les menées de la duchesse de Berry mettent en émoi tous les consuls de France de Naples à Nice. Leur attention est attirée vers les agissements d'un personnage entreprenant, le Gênois Di Ferrari, lorsqu'il met son bateau à vapeur au service du Comité légitimiste français de MASSA dans les États du duc de Modène. De toute une littérature politique, retenons les seules indications économiques venues à la connaissance du consul de Gênes à Nice.<sup>6</sup>

Ferrari est à l'origine d'une première tentative en vue de rétablissement d'une ligne de cabotage par bateau à vapeur entre Naples et Marseille par Civita Vecchia, Livourne, Gênes, Nice et Marseille. Le navire est le COLOMBO, dont la coque construite à Gênes, est pourvue d'une machine venant d'Angleterre. Si nous en croyons les consuls, nullement portés à

---

<sup>2</sup>M. Léo Imbert, Archiviste paléographe honoraire, a bien voulu nous communiquer cette précision avant la parution de l'étude qu'il a consacrée à l'abbé Bonifacy, chroniqueur niçois. Qu'il en soit ici remercié.

<sup>3</sup>Archives du ministère des affaires étrangères –Sardaigne- Consulat de Nice 1815 tomes 18 à 21. – Archives départementales des Alpes-Maritimes - Répertoire numérique de la série Z. Consulat de France à Nice 1814-1860. Nice 1912- in 4° 7p.

<sup>4</sup>A.D.A.M. Série Z 49 - Correspondance du Consul Général de France à Gênes avec le Consulat de Nice.

<sup>5</sup>A.D.A.M. Z 61 Nice, le 29 décembre 1830. Le navire porte 60 hommes d'équipage et 6 pièces de canon de 12 livres.

<sup>6</sup>Les allusions aux bateaux à vapeur Le Colombo et le Carlo-Alberto se sont dispersées dans les liasses et registres Z39, 49, 63, 100, 300, 340, 263, 31 janvier 1831; Z100, 3 février 1831; Z340, Gênes 16 janvier 1852 ; Z100, 24 avril 1832 et 20 août 1832 ; 18 février 1834; Z300, 8 septembre 1831.

l'indulgence, la clientèle boude le nouveau mode de locomotion, l'exploitation est déficitaire. Le bâtiment saisi, est mis en vente par les créanciers Ferrari arme un nouveau vapeur, le CARLO ALBERTO. La duchesse de Berry lui accorde des subsides en paiement des courriers secrets qu'elle adresse à Marseille. La surveillance politique dont le navire est l'objet, nous vaut des renseignements suivis par ses mouvements.<sup>7</sup> Il accomplit 5 voyages entre le 18 janvier et le 24 avril 1832. À la première sortie, le Carlo Alberto n'embarque pas assez de passagers pour couvrir ses frais jusqu'à Marseille, aussi ne va-t-il pas plus loin que Nice. Le second voyage du 31 janvier 1832 n'est pas plus heureux "Arrivé à Nice avec 10 passagers, il est retourné tristement à Gênes pour en sortir quand il plaira à Dieu."

Les sixième voyage est celui de la conjuration du 24 au 29 avril 1832 de Massa à Marseille. Il se termine par l'internement du navire après l'échec du complot. "le bateau conspirateur", selon l'expression du consul de France à Nice est libéré et réapparaît au port, à l'été de 1833. Le 20 août, le gros temps ne lui permet pas l'entrée ; il débarque 18 passagers à Villefranche. Il s'appelle alors l'ANDRÉA DORIA et continue son service dans la gène.

Le 18 février 1834, le consul consacre une lettre explicite aux difficultés du navire gênois. "Le Caria Albert, nommé aujourd'hui l'Andrea Doria, est arrivé à ce port le 13 de ce mois. Nota bene qu'il n'avait que 3 passagers à bord en venant de Gênes et que lorsqu'il a repris la route de ce point, le 15, il n'en a embarqué que quatre ! Or comme il est notoire pour tout le monde que les frais auxquels ce bateau à vapeur est assujéti s'élèvent pour ce double voyage, en comprenant la consommation de charbon, l'entretien des 18 hommes d'équipage, le droit d'ancrage etc... à 1.595 Fr, sans autre compensation que celle de ces passagers, on se demande si l'on peut gaspiller aussi volontairement un capital aussi considérable pour le bon plaisir de montrer aux habitants de Nice l'ancien Bâtiment de la duchesse de Berry. Le temps ne tardera sans doute point à nous révéler quel peut être le motif d'une navigation aussi onéreuse, motif d'autant plus justifiable de soupçons qu'on ne peut que remarquer, bien que ce navire ait perdu son nom, que le nommé ZAHRA n'a point censé pour cela d'en être le capitaine et le sieur FERRARI d'en diriger l'administration.

Le Consul poursuit André Doria de ses sarcasmes. Au 12 avril, il nous apprend que le navire a subi des avaries successives. Peu de personnes y prennent passage. Il stationne 5 à 6 jours à Nice et ne rassemble pas plus de 2 ou 3 passagers. Il se crée des revenus en organisant des promenades en mer jusqu'à Monaco moyennant 5 francs par personne.

Le 22 juillet 1834, le Consul signale l'arrêt de l'exploitation. "L'André Doria cesse ses voyages devenus dangereux par les accidents qui s'y renouvellent à chaque traversée. Malgré la baisse de ses tarifs, personne ne veut plus s'y aventurer."

Ferrari arme un nouveau bateau, "Le Commerce de Gênes". Il travaille, cette fois, pour le compte de Don Miguel en révolte contre le trône du Portugal, dès octobre 1834. Le bâtiment usé entre en désarmement en août 1836<sup>8</sup>.

Préoccupés de surveillance politique, les Consuls ne manifestent pas d'indulgence à l'égard de Ferrari. Ils sont attentifs aux passagers, indifférent au fret s'il en existe. Ils n'en attestent pas moins la présence d'une navigation génoise de 1830 e 1836, due à l'initiative d'un homme, à laquelle le port de Nice est directement intéressé. Ce pionnier pittoresque ne réussira pas à donner confiance dans la navigation à vapeur, il n'en a pas moins affirmé sa présence.

D'autres entreprises menées de façon plus commerciale entre Gênes et Marseille, semblent s'être implantées. Entre 1838 et 1840, le correspondance consulaire fait allusion à des

---

<sup>7</sup> A.D.A.M. Z 49 - Consul général de Gênes au consul de Nice. Gênes 16 janvier 1832. "Le nouveau paquebot à vapeur sarde le Charles-Albert partira d'ici le 18 de ce mois. Je vous engage-à ouvrir les yeux sur les passagers qui sont à bord."

<sup>8</sup>Allusions au navire "Le Commerce de Gênes". Z.48. Nice, 23 octobre 1334. "Chaque fois qu'il relâche à Nice, il a des entrevues secrètes avec M. Le Général de Venanson qui lui remet des plis volumineux." Z.49. Gênes le 6 sept 1836. Annonce du désarmement du bateau.

navires toscans de Livourne : Léopold II, le Romulus<sup>9</sup>, l'Étrusque<sup>10</sup>, à des navires sardes, le Dante, le Giano, dont la régularité des services semble assurée sans que les Consuls donnent sur ces navires des précisions hors de leurs attributions.

#### **IV.- LES COMPAGNIES DE NAVIGATION MARSEILLAISES A NICE DE 1834 à 1840.**

La correspondance du Consulat de France à Nice ne donne pas des informations égales aux précédentes en ce qui concerne les premières initiatives marseillaises vers Nice. Entre 1830 et 1834, les vapeurs ne semblent pas avoir été autorisés à s'y livrer à des escales régulières, en concurrence avec les navires sardes.<sup>11</sup> De 1830 à 1852, la Monarchie de Turin est en froid avec la Monarchie des Orléans établie à Paris et la province de Nice Garde ses distances vis-à-vis de la France. La tension décroît en 1835. Les archives municipales de Nice donnent une indication positive sur l'année 1854.

En janvier 1834, Auguste DUMAIL junior, adresse une requête à MM. Les Consuls et Conseillers de la ville de Nice, administrateurs du Port. Il propose d'instituer à Nice une escale régulière de la ligne de paquebots à vapeur dont on projette l'établissement entre Nantes, Bilbao, Santander, la Corogne, Cadix, Lisbonne, Gibraltar, Malaga, Valence, Barcelonne, Cette, Marseille, Cannes, Gênes, Livourne, Civita Vecchia et Naples, Le premier paquebot de la ligne, l'OCEAN pourvu à Londres d'une machine perfectionnée des ateliers Mandslay sons and Filds, est attendu à Marseille.<sup>12</sup>

"Pourvu à Londres d'une machine perfectionnée des ateliers Mandslay sons and Filds, est attendu à Marseille.

Le démarcheur en arrive au point important de sa requête. Un contrat d'escale hebdomadaire Peut être conclu avec l'administration autonome du Port de Nice à la condition de voir la municipalité renoncer à son usage de taxer les navires à vapeur étrangers selon leur jauge brute, en acceptant une jauge bornée à la capacité utile. Ainsi l'Océan, bateau de 200 tonneaux serait taxé, en ce qui concerne les droits de port, sur les 60 tonneaux utilisables pour le transport des marchandises, "tout le reste étant occupé par la machine à deux moteurs, les magasins à charbon et le logement des passagers auxquels il a fallut donner du large et des appartements séparés."

De toute évidence, la municipalité ne se rend pas à toutes ces bonnes raisons. Elle entend tirer parti au maximum des redevances sur les bateaux étrangers.

---

<sup>9</sup>Z.49. Gênes 23 février 1837. "Le Romulus ne tardera pas beaucoup maintenant à se mettre en marche, il ira à Nice. Départ pour Livourne et Civita Vecchia les 2 et 18 de chaque mois, pour Nice et Marseille les 10 et 25. Arrivée à Gênes de Marseille et Nice les 1er et 7 de chaque mois, de Civita Vecchia et Livourne les 9 et 14.

<sup>10</sup>Z.68. Nice le 13 octobre 1838. Escale de l'Étrusque. Raymond, Consul de Hollande à Nice, est l'agent de la compagnie toscane.

<sup>11</sup>En 1831, le consul de France à Nice fait allusion à l'IRIS allant de Marseille à Naples par Gênes. On y saisit des papiers compromettants au départ de Marseille. Le consul général de Gênes entretient son collègue de Nice des passagers du Sully et du Henry IV, des frères Bazin de Marseille. M. Le Docteur Mars a bien voulu nous préciser que cette absence des navires français à Nice est admise par les spécialistes. Le catalogue illustré de l'Exposition rétrospective de la navigation à vapeur Marseille 1929, Société du Sémaphore, n'y fait aucune allusion. La Maison Charles et Auguste Bazin, à partir du 12 mars 1831 expédie sur Gênes les 2 premiers vapeurs ayant leur attache à Marseille.- Z.49 -Le Sully porte le courrier de France à Gênes. Le Henry IV fait naufrage sur les cotes de Toscane en 1835.

<sup>12</sup>Archives municipales de Nice- 3.0.2.- Marine correspondance t.8. Requête d'Auguste Dumail junior. Actionnaire et Directeur à Nice. Maison Bovis n°7 face le Port à MM. les consuls et conseillers de la Ville de Nice, administrateurs du Port. Sans date. Note ajoutée: Nizza li 13 Gennano 1834 par l'Intendance sarde; sur le navire "l'Océan"; voir Exposition rétrospective de la Navigation à vapeur à Marseille 1818-1900. Catalogue 1929 -"L'Océan", construit à Paimboeuf, assure le service Marseille-Nice jusqu'à Naples. Il est construit pour le compte de Cartairade et Cie

Des témoignages postérieurs portent à croire qu'elle accorde un dégrèvement de 15% sur le tonnage brut. L'escale est assurée car en septembre 1834, sont débattus des problèmes de quarantaine à l'égard des vapeurs français, justifiés par la fréquence des épidémies de choléra sévissant alors. Le 2 septembre 1834, l'"Océan" et ses 15 passagers sont frappés d'une quarantaine à percer à Villefranche. La durée en est arrêtée entre le Conseil de Santé de Nice et le Consulat.<sup>13</sup> La liaison Marseille-Nice par les vapeurs français est compromise par les fréquentes mises en quarantaine dont elle est frappée au cours de l'année 1835.<sup>14</sup> La compagnie, aux mains de Lyonnais, est en faillite à la fin de 1836.<sup>15</sup> Elle n'a pu braver les contingences sanitaires et politiques qui lui étaient imposées.

Malgré les déboires passés, une nouvelle initiative marseillaise porter ses fruits. En novembre 1837, elle met en service, avec escale à Nice, deux vapeurs Le Rhône et L'Hérault, bien connus dans l'histoire de la marine marchande. Ils firent une longue carrière entre Marseille, Sète et Nice, dans le transport des huiles d'olive et des vins.<sup>16</sup>

Désormais, la navigation à vapeur entre dans l'histoire économique et cesse d'intéresser l'histoire des origines.

## V.- LE TRIOMPHE DE LA NAVIGATION A VAPEUR.

En dépit des obstacles dressés devant le nouveau mode de navigation: méfiance des usagers, hostilité de la marine à voile, opposition politique ou administrative, épidémies, celui-ci s'impose en moins de sept ans sur les côtes ligures, provençales et languedociennes de 1831 à 1837. La concurrence victorieuse livrée aux voiliers français par les vapeurs de la même nation est vigoureusement exprimée par deux témoignages consulaires, l'un de décembre 1837, l'autre de février 1840.

En l'année 1837, au port de Nice, les voyageurs disposent de plusieurs compagnies toscanes, sardes ou françaises assurant un service hebdomadaire entre Marseille, Gênes et Naples. Ils ont perdu les appréhensions qu'ils avaient contre elles cinq ans plus tôt. Les vapeurs accomplissent le trajet Nice-Marseille ou Nice-Gênes en 12 à 16 heures. Il n'y a pas encore de gain substantiel sur la marine à voile qui, par bon vent, effectue le trajet -dite-Gênes en 14 heures. Toutefois, le vapeur donne des chances de régularité et de sécurité que n'offre par le

---

<sup>13</sup>A.D.A.M. Z.7 - Nice 1er sept. 1834. "Pour éviter au paquebot l'Océan des contrariétés auxquelles il ne se serait pas attendu en arrivant à Nice, venant de Marseille, on a jugé à propos de faire établir la question de la quarantaine dès à présent avec l'intervention de M. Brambille, agent du dit paquebot en cette ville". Le Conseil de Santé de Nice maintient une quarantaine de 5 jours en comptant le jour de l'arrivée et celle du départ. L'"Océan" sera contraint à 3 jours d'attente. Le second bateau de la Compagnie suit le même sort en décembre 1834. Sur les entraves apportées à la navigation française par les quarantaines sardes, voir les nombreuses protestations des consuls adressées au comte de Cessole, président du Conseil de santé de Nice.

Z.7 - 1er sept. 1834 - Z.14 - Nice 3 oct. 1834 et 27 déc. 1834. Z.66 - Nice 2 janv. 1835, une décision soudaine des autorités impose une quarantaine de 21 jours à tous nos bâtiments. "La peur ôte tout raisonnement".

<sup>14</sup>Z.257 - Nice 5 févr. 1835 - Les quarantaines au lazaret de Villefranche sont onéreuses. Les vivres y sont à un prix élevé et il est interdit de se ravitailler à Nice. Z.15 - 4 sept. 1835 - 15 jours de quarantaine en rade de Villefranche aux provenances de Marseille, 10 jours aux provenances de Gênes. Z.40 - Gênes 6 août 1836 - "nous maudissons de grand cœur, Monsieur, la disparition de "l'Océan" et de la "Méditerranée" puisque vous ne pouvez pas maintenant venir à Gênes.

<sup>15</sup>Z.15 Nice 14 décembre. 1837 - Cette compagnie vient d'affréter pour le service entre Marseille et Nice, un bateau à vapeur de 203 tonneaux et sous peu de semaines un autre de la même force.

<sup>16</sup>Z.41 - Nice, 26 janvier 1838. "depuis deux mois environ, les directeurs des bateaux à vapeur Le Rhône, L'Hérault et Marseillais, ont établi un service régulier entre Marseille, Cette et Nice. Le 20 avril 1844, le capitaine de L'Hérault a oublié le rôle de l'équipage à Marseille. Le consul de France régularise la situation. L'équipage comprend 15 personnes: un capitaine, un second, un mécanicien, un maître d'équipage, 4 matelots, un mousse, un cuisinier, un aide-cuisinier.

voilier. Dès 1831, aux temps héroïques du "Colombo», un billet de 40 francs en première classe et de 30 francs en seconde, permet le voyage Nice-Gênes. L'on est loin des deux jours et demi de felouque gênoise à 12 rameurs conseillée par Toby Smolett en 1765, soixante dix, ans plus tôt, avec obligation d'apporter son matelas.

En ce qui concerne le fret, la concurrence des vapeurs est explicitement exprimée dans une requête des capitaines français de bateaux à voile, transmise par le consul à son département le 14 décembre 1837. Vingt et un d'entre eux, présents au port de Nice, signent une pétition acerbe contre la réduction de 50% des droits d'ancrage et de fanal accordés dans les ports sardes et français aux bateaux à vapeur. Ils demandent une semblable faveur, "en raison de leur bénéfice si borné attaché à la marine de petit cabotage".<sup>17</sup>

L'inquiétude des capitaines de felouques et de tartanes exprimée en décembre 1837, trouve sa justification trois ans plus tard.

Le 18 avril 1840, le consul de France à Nice précise que le transport des huiles d'olive venues en transit de la mer Tyrrhénienne à Nice est confié pour la plus grande partie aux vapeurs français entre Nice et Marseille. Désormais plus réguliers et plus rapides que les voiliers, ils transportent en 3 ou 4 jours, les futailles d'huile de tous temps confiées à de petits caboteurs à voile, accomplissant le même trajet en 2 ou 3 mois à la mauvaise saison.<sup>18</sup>

Les sociétés de navigation à vapeur marseillaises ruinent les caboteurs à voile français et assurent pour trois quarts de siècle l'extension du commerce des huiles d'olive à Nice.<sup>19</sup>

## **VI.- LA TRANSFORMATION DES USAGES MARITIMES.**

La correspondance consulaire est explicite sur les perturbations apportées dans les usages maritimes par la navigation à vapeur. Nous en ferons un rapide inventaire.

### **Le ravitaillement en combustible.**

Durant vingt ans, la navigation à vapeur dans les ports secondaires de la Méditerranée,

---

<sup>17</sup>Z.15- Nice 14 déc.1837 - Consul à Direction commerciale des A.E. "Le commerce de petit cabotage commence à se ressentir de la rivalité que cette nouvelle industrie vient d'établir contre lui en étendant comme elle vient de le faire à Marseille, le nombre des sociétés exploitant tous les genres de spéculations commerciales du Midi de la France. Indépendamment, en effet, de celles qui ont enlevé à ce cabotage une grande partie des frets naguère exclusivement assurés aux bateaux de La nouvelle, d'Agde, Cette et de tous les points de la côte compris entre ces divers ports et Marseille, il vient de se former dans cette dernière ville, une compagnie dont le but est de faciliter entre Nice, Marseille et Agde, des moyens d'envoi et d'échanges de marchandises plus prompts que ceux offerts jusqu'à présent par les bâtiments à voile. Cette compagnie vient d'affecter pour le service hebdomadaire entre Marseille et Nice un bateau à vapeur de 213 tonneaux et sous peu de semaines, un autre de la même force" (allusion au "Rhône" et à "L'Hérault").

<sup>18</sup>A.D.A.M. Z.16 et Z.352 - Nice, 18 févr. 1840. "Le mouvement de la côte sarde a pris une croissante activité par ses envois à Nice depuis l'établissement des bateaux à vapeur français. Les pyroscaphes viennent alternativement et quelques fois deux fois par semaine (Le Rhône et L'Hérault) chercher des huiles fines pour Marseille et Arles. Le commerce de Nice a trouvé de grands avantages dans ce mode d'expédition des huiles. En opérant ses envois à bord des pyroscaphes français, il calcule avec précision la durée du voyage aussi bien que celui d'une lettre mise à la poste. La marchandise est rendue à l'heure et à la minute à sa destination, tandis qu'avant l'emploi de ce moyen, ces envois se faisaient par navire à voile et ce qui était calculé par les spéculateurs devoir se faire en 3 ou 4 jours, se prolongeait jusqu'à 2 ou quelquefois 3 mois après le départ, inconvénient qui compromettait les intérêts du chargeur de ces huiles fines expédiées ordinairement pour l'intérieur de la France et dont le retard faisait naître souvent des contestations entre l'expéditeur et le consignataire.

<sup>19</sup>Z.22 Correspondance avec la Direction commerciale. En juin 1854, la décadence de la marine à voile française entre Marseille et Nice est consommée. "Chaque bateau à vapeur d'un tonnage de 200 tonneaux absorbe à lui seul la charge de plusieurs petits bâtiments dont le jaugeage est ordinairement de 20 à 30 tonneaux. Malgré l'élévation du fret sur les paquebots, toute navigation à voile disparaît sur les lignes desservies par des compagnies à vapeur."

pose le problème du ravitaillement en charbon. Les machines sont lourdes, leur rendement mécanique faible. La coque ne peut emporter une grande quantité de combustible.<sup>20</sup> Les prévisions concernant la quantité de charbon nécessaire à une traversée déterminée sont souvent déjouées par les vents et les houles contraires. Des points de ravitaillement rapprochés sont nécessaires. Nice s'adapte graduellement à la fonction de port charbonnier et ses commencements ne manquent pas de pittoresque.

Le 27 avril 1832, le "Carlo Alberto" en fait la cruelle expérience. Il ne trouve pas à Nice le gros charbon de chaudière qui lui est nécessaire, mais un combustible de forge plus fin et inutilisable. Il se rabat sur les ressources locales, en achetant mille quintaux de Nice<sup>21</sup> soit 46 T, 800, de gros bois à brûler qu'il charge tard dans la nuit après avoir longuement parlementé avec la douane, car l'exportation de bois à brûler est interdite. Ce contretemps compromet le soulèvement de Marseille, tenté le surlendemain. Le Préfet orléaniste était informé aussi bien que les conjurés et se présente en force devant eux.

Traditionnellement, les négociants en combustibles se fournissent de bois et de charbon de bois dans l'Estérel et en Corse. Ils annexent à leur commerce la vente du charbon de forge et au charbon domestique dont on fait alors un petit usage. Ils étendent désormais leur activité au ravitaillement des navires. Les stocks sont incertains, car l'approvisionnement est assuré par des bricks à voile, venant du bassin houiller d'Arles ou bien d'Angleterre. C'est dire qu'ils demeurent soumis aux lenteurs comme aux irrégularités de la marine à voile. Aussi le charbonnage à Nice, ville sarde, est-il longtemps aléatoire, tant comte il l'est à Antibes, ville française.

Le consulat de France intervient directement chaque fois que les paquebots poste de la ligne Toulon-Ajaccio, entreprise surveillée par l'état, dont les commandants de bord sont des officiers de la marine de guerre, font une relâche forcée à Nice afin de compléter leur provision de combustible. Il est parfois nécessaire de négocier longuement avec les dépositaires étant ceux-ci redoutent de ne pas constituer assez rapidement leurs dépôts. Même dans les années 1844 et 1845, les navires en sont encore à quêter de ci de là, leur approvisionnement. Tel bateau-poste en relâche forcée à Antibes, reviendra à Nice pour charbonner et de là, se rendra à Ajaccio pour y compléter ses réserves.<sup>22</sup> Un état des marchandises entrées dans le port de Nice, lors des années 1845 à 1847, années de grande dépression économique.<sup>23</sup> Ce tonnage est régulièrement inférieur à celui du bois à brûler importés.

<sup>20</sup>Au début du XIXe siècle, les experts jugent que la nouvelle navigation demeurera confinée au cabotage côtier.

<sup>21</sup>Le quintal de Nice est de six cube de 7 k°, 800, soit 46 k°, 800.

<sup>22</sup>Nous donnons ici quelques aperçus sur les incertitudes du charbonnage entre 1836 et 1855 : Z.65- Lettres à divers, 28 déc. 1836- Relâche forcée du bateau postal "Le Var". Achat de 8 tonneaux de charbon de terre, embarqué la nuit de Noël. Consul à Gérard fils, armateur à Toulon. Facture de Brambille. Charbon 408 fr, le bateau qui l'a porté 3fr - Portefaix 16fr -acte de l'expédition 18 fr50 - Le tonneau de charbon est payé 51fr. Z.306 -7 août 1843- Le paquebot poste "Le Bastia", à son premier voyage de retour, relâche à Nice. Un coup de vent violent du N-O l'a fatigué toute la nuit et lui a fait user sa provision de charbon. Il trouve 20 tonneaux de charbon disponible. Z. 356 - 2 janv.1841- Relâche forcée du bateau postal "Le Lycurgue". Demande 15 tonneaux de charbon, en trouve 8 auprès d'Adrien Gilly, agent des paquebots français de commerce "seul dépositaire du peu de charbon de terre qui existe en cette ville". Devant la difficulté de se réapprovisionner en hiver l'agent demande 60fr de la tonne, ramené à 51fr50 après marchandage. Z.37-12 juil.1845- Le vapeur de l'État, "Le Brasier", chargé de mission hydrographique, demande 50 tonneaux de charbon. Il en trouve 10 et décide de compléter son approvisionnement à Ajaccio. Z. 358- 16 sept.11-346- "Le Brasier" venant de Toscane, achète 8 tonneaux de charbon à 46fr la tonne. Z. 37- idem - "L'Antilope" allant de Bastia à Antibes, n'y trouve pas de charbon et viens à Nice Z 37- 19 mars 1855- L'Aviso mixte français "Le pingouin", se pourvoit à Nice de 20 tonnes de charbon anglais au prix global de 1.598,87. -13 oct.1855- L'avis "Météor" achète 120 tonneaux de charbon "que nous avons eu le bonheur de trouver chez un négociant ordinairement mal approvisionné.

<sup>23</sup>Archives municipales de Nice - Marine - État des marchandises entrées dans le port de Nice.- Poids exprimés en kilogrammes

année	1845	1846	1847
Fossile	1.913.000	1.892.700	960.000



## **La réparation des avaries**

La réparation des avaries causées aux machines ne sera pas possible à Nice avant 1845. Le port possède deux chantiers navals confinés depuis 1830 dans la construction des bateaux de pêche. La ville compte six ateliers de petite mécanique, 20 serruriers forgerons, 8 ferblantiers d'aucun secours dans les réparations de grosse chaudronnerie. En 1845, s'établissent au port deux ingénieurs constructeurs mécaniciens et fondeurs français, Chamboret père et fils, capables d'exécuter des réparations urgentes que seules, jusque là, Gênes, Savone ou Marseille pouvaient assurer.

## **La jauge des navires**

L'appréciation du tonnage brut des navires, d'où découle le calcul des droits d'ancrage dans les ports, varie d'un état à un autre. Elle fut longtemps une pomme de discorde entre le Royaume de Sardaigne et la France. Elle provoqua de nombreuses négociations lors de l'apparition des bateaux à vapeur. Les opinions étaient divergentes en ce qui concernait l'abattement que l'on pouvait consentir aux nouveaux bâtiments, compte tenu de l'espace occupé par les machines et les soutes à charbon. Le gouvernement sarde, désireux d'encourager le progrès de la navigation à vapeur, négocie une suite d'accords de réciprocité avec le gouvernement français, auxquels se réfèrent les consuls.<sup>24</sup>

## **Les mesures libérales du gouvernement de Turin.**

Désireux de participer au grand événement européen et américain du nord qu'est l'extension de la navigation à vapeur, ne sont pas acceptées sans réticences au port de Nice pour des raisons spécifiquement locales.

En 1914, lors de la retraite Française, il a retrouvé ses privilèges administratifs et douaniers antérieurs à 1792. Il est administré par une commission municipale sous la présidence du premier consul noble de la ville. Aucun droit de douane ne frappe les marchandises étrangères; seule existe une taxe de dénombrement et de pesée des colis. Les droits de pilotage, de fanal et de stellage constituent les seules ressources de la commission pour l'entretien du port, aussi résiste-t-elle à toute mesure susceptible de diminuer ses revenus.

Elle entend compter dans le jaugeage brut des navires nouveaux l'espace occupé par les machines. Elle résistera de son mieux à l'abattement de 15% mis en usage en 1836. De là, entre 1837 et 1840, les réclamations adressées au Consulat de Nice par les armateurs de Toulon et de Marseille.<sup>25</sup>

L'accord franco-sarde du 29 mai 1841 portant l'abattement des droits de jauge à 40%

---

<sup>24</sup> Z.65 - Ordonnance du 23 sept.1836 - Les bateaux poste-sont dispensés des droits d'ancrage, de pilotage, de fanal. Le bateau poste de Corse, "Le Var", en relâche forcée à Nice le 26 déc. 1836, bénéficie de cette mesure. "Le Liamone" ayant relâché à Gênes en septembre se voit restituer 9fr indûment versés. Z.16 - Lettres à divers : en 1838, un traité de navigation entre la France et la Sardaigne, exempte des droits d'ancrage Les bateaux des deux pays venus en relâche forcée. - Un arrêté de l'Amirauté de Gênes du 29 mai 1841, réduit à 40% au lieu de 15%; le tonnage brut des bateaux à vapeur étrangers appartenant aux pays qui font bénéficier les steamers sardes du même avantage.

<sup>25</sup>L'une des plus caractéristiques est la protestation des armateurs du "Rhône" et de "L'Hérault" exposée par le consul à son ambassadeur à Turin, à la suite de rétablissement d'une ligne Marseille-Nice.Z.41 - 26 janv.1838- "Ils réclament sur la manière dont on jauge leurs navires. La partie des pyroscaques consacrée aux machines est comprise dans le tonnage. Un navire destiné à recevoir des marchandises jusqu'au poids de 207 tonneaux paye les droits auxquels serait soumis un navire de 233 tonneaux. Le droit est de 1Fr par tonneau pour l'ancrage, 0fr, 05 par tonneau pour le fanal de Villefranche. La différence de 76 tonneaux entre la France et les pays sardes provoque une dépense de 79fr, 60.

provoque de nouvelles controverses. Elles mettent en branle le consulat de Nice, le Consulat général de Gênes, l'ambassade de France à Turin, l'Amirauté de Gênes et la Commission municipale du port de Nice. L'Amirauté de Gênes impose la réglementation générale du Royaume à l'Administration municipale du port de Nice.<sup>26</sup>

### **Les conflits avec les services portuaires.**

Depuis les temps helléniques, le soleil réglait les mouvements du port. Tout trafic cessait entre le coucher et le lever du soleil. Désormais les pyroscaphes ont une autonomie suffisante pour entrer ou sortir par leurs propres moyens sans tenir compte ni des vents contraires ni des calmes immobilisants. Chaque heure compte dans la dépense du combustible, les bateaux posta sacrifient au dogme de la régularité à tout prix avec le désir d'abrèger les relâches forcées. Cette idée nouvelle: accorder au temps une valeur que ne lui donnait pas la marine à voile, conduit à des conflits avec les services administratifs.

En avril 1842, l'administration du port de Gênes "veut maintenir pour les pyroscaphes l'obligation des heures d'arrivée et de départ avant la nuit". La protestation des Compagnies de navigation montre l'impossibilité de respecter la règle durant l'hiver, aussi des ordres sont-ils demandés à Turin.<sup>27</sup>

### **Les conflits avec les services de la police et des douanes.**

Les commissariats de police des parts sont mécontents de la navigation à vapeur. D'année en année, le nombre grandissant des passagers débarqués complique leur tâche dans le contrôle des identités. Les voyageurs étaient traditionnellement inscrits sur le rôle de l'équipage quand une felouque de 6 hommes d'équipage transportait au maximum 4 à 6 passagers. Les listes s'allongent et retardent les débarquements.<sup>28</sup>

A ce sujet, la France prend des mesures successives et contradictoires. Une décision du 11 août 1836 exempte les capitaines des vapeurs de l'inscription des passagers sur le rôle de

---

<sup>26</sup>Z.354 -Gênes le 17 déc. 1342 -Protestation des armateurs marseillais .Théron et Cie et Segain frères, au sujet du droit de tonnage, irrégulier que l'on fait payer à Nice aux bateaux "Le Rhône", "l'Hérault", "Le Nantes" et "Bordeaux", au mépris du nouveau règlement de jaugeage établi en 1841 (accepté par l'Amirauté de Gênes, le 29 mai 1841). Le Consul général de France demande à l'Amirauté de Gênes de rappeler l'intendance maritime de Nice à la raison. L'ancienne jauge prévoyait 15% de réduction, le nouvelle 40%. Les trois vapeurs ont été envoyés à Gênes sur la foi de la nouvelle convention de réciprocité. Le Consul général de Gênes T. de Blanriez à Chateaugiron Consul. Chateaugiron Consul à Daprotis, chevalier commandant le port de Nice. Commission municipale. Z.50 - Gênes le 2 janv.1841- . Par décision de l'Administration supérieure de Gênes, les armateurs du "Rhône", "L'Hérault", le "Nantes" et le "Bordeaux" seront remboursés des droits d'ancrage payés au port de Nice du 1er juin 1841 à mai 1842. A.M. 3029 Marine correspondance - Consulat de France à gouverneur de la Province, Rudolphe de Maistre. Nice, 4 janv.1843- Le consul fait connaître la décision de l'Amirauté de Gênes, en date du 31 déc.1842. Marseille, 7 déce.1842, certificat du contrôleur des Douanes, chargé du Service de la navigation au Bureau de Marseille. Les navires à vapeur étrangers, sardes compris, sont jaugés d'après les modes déterminés par notre ordonnance du 18 nov.1837, sauf les modifications suivantes: 1°/le plus grande largeur sera mesurée au-dessous du pont dans la chambre des machines, sur le vaigrage auprès de l'arbre des roues. 2°/ le produit des trois dimensions sera divisé par 3/80<sup>èmes</sup> et les 60/100<sup>èmes</sup> du quotient exprimeront le tonnage légal du bâtiment. Z.306 - Nice, 27 mai 1844. Rapport sur les droits de navigation que paient les navires français et sardes dans le port de Nice et ses dépendances.

<sup>27</sup>A.D.A.M. z.50- Gênes 29 avril 1842.

<sup>28</sup>Z.65- Lettres à divers- Consul à Girard fils, armateur du bateau poste "Le Var" à Toulon 26 décemb.1855- "Le Var" entre en relâche forcée à Nice le 24 déc. Après-midi. Les 117 passagers dont 89 militaires, sont consignés à bord: "Si on leur avait accordé la faculté de descendre à terre, il aurait fallu plus d'une journée avant que la police locale n'eusse pu régulariser leurs passeports. Or le navire n'avait que quelques heures à passer en ce port et ces heures étaient nocturnes. On ne pouvait autoriser les passagers à courir les rues et les cafés pendant la nuit de Noël sans inconvénients" Z.360-Nice 7 avril 1848- Le paquebot de l'État "Le Rhamsès" arrive au port de Nice le 5 avril et débarque 320 ouvriers sardes. En moins de dix ans on est passé de quelques unités à des centaines de passagers.

l'équipage. La réclamation des consuls de France à l'étranger qui ne sont plus au courant des voyageurs débarqués, la fait révoquer. Le journal "Le Courrier français", n°149 du 18 février 1837, annonce le rétablissement de l'inscription des passagers au rôle de l'équipage selon la déclaration royale du 13 décembre 1728, prétention qui se révélera insoutenable devant le nombre sans cesse accru des voyageurs. La police des ports tient tête au nombre par la coercition. Elle interdit les descentes à terre pendant la nuit.

Les services de la douane ne procèdent pas autrement et pendant fort longtemps. Le 21 octobre 1851, le Receveur des douanes du port de Nice s'oppose à l'entrée en libre pratique du vapeur Ville de Grasse, car il se présente après le coucher du soleil. Le débarquement des dames lui-même est interdit.

### **Le service de Santé.**

L'essor de la navigation à vapeur bouscule les prudentes traditions des services de Santé. Aussi se montrent-ils des plus exigeants. Entre 1830 et 1845, le monde méditerranéen est la proie de nombreuses épidémies. Le péril vient de tous les horizons. La peste sévit à l'état endémique au Levant, à Chypre, à Tunis. Les peaux brutes, les laines, les chiffons de l'Afrique du Nord, les cotons du Levant sont constamment suspectés. La fièvre jaune menace l'Espagne. Un fléau nouveau, le choléra, se propage et compromettra l'essor de la navigation à vapeur. Les petits États de l'Italie se défendent contre ces fléaux selon les moyens habituels du XVIII<sup>e</sup> siècle, en imposant de longues quarantaines aux provenances des régions contaminées. Après 1835, les congrès médicaux européens, sans pouvoir déceler les causes du choléra, sont néanmoins persuadés de l'inefficacité des arrêts de dix, quinze jours ou même trois semaines, imposés à la navigation. Le conflit est aigu entre les nations engagées dans la navigation à vapeur et celles qui y ont un moindre intérêt. La municipalité niçoise songe à protéger la vie de saison d'hiver devenue lente depuis 1818. Elle oscille entre les intérêts de son port et les intérêts loueurs de maisons aux hivernants cosmopolites.

Le Conseil de Santé de Nice présidé par le premier président de son Sénat; assemblée provinciale, se montre extrêmement vigilant sur ce point. Le consulat de France fulmine d'indignation contre le Conseil de Santé de Nice à partir de 1834, lorsque les vapeurs marseillais abordent régulièrement au port. Il est bien peu d'années entre 1834 et 1845, où la navigation ne connaisse un arrêt prolongé, cause de ruine pour les compagnies.

La grâce divine épargne Nice en 1832, aussi la ville formule-t-elle le vœu de construire une église. Cette protection lui est retirée en 1835 et 1837.

Nous devons à ces fâcheux événements des précisions sur la route imposée et les entraves apportées aux vapeurs français<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup>Affaires de santé, A.D.A.M. série Z. Z.7- 1er sept.1834. Les quarantaines d'observation de 15 et 20 jours se multiplient dans les échelles de l'Italie. Elles entravent le commerce français avec Gênes et notamment les paquebots à vapeur. - 2 sept.1834. Négociations du consulat avec le service de Santé de Nice en vue de déterminer la durée de la quarantaine que subira le paquebot, "L'Océan". Z.14- 27 déc.1834- Quarantaine de "La Méditerranée". Z.65 - 2 janv.1835- Décision soudaine des autorités sanitaires de Nice imposent une quarantaine de 21 jours à tous les bateaux français. Z.49- Gênes 3 janv.1835- Le magistrat de Santé à Gênes décide que les bâtiments venant de Marseille et de Cette feraient à Varignano (Spezzia) une quarantaine de 15 jours. "Le bateau le "Sully" n'a pu entrer ici avant-hier, il a du aller à Varignano". Z.15- Nice 4 sept.1835- Quinze jours de quarantaine en rade de Villefranche aux provenances de Marseille, dix jours contre les provenances de Gênes selon les ordres venus de Gênes.- Nice 10 sept.1835- la raison de l'épidémie, la famille royale de Sardaigne ne viendra pas à Nice. Z.49- Arrêt de la navigation de septembre à novembre 1836.- Gênes 23 nov.1836 "Je ne sais rien encore sur la reprise des bateaux à vapeur. Civita Vecchia conserve encore quinze jours de quarantaine contre nous". Z.49- Gênes 21 sept.1837- Malgré l'épidémie de choléra le "Napoléon", pyroscaphe français, a obtenu la permission de revenir au golfe de la Spezzia où il embarque des laboureurs lucquois et parmesans pour la Corse. Z.15 Nice 19 octobre 1837- Gérant du consulat de Nice à Consul général à Gênes. Les mesures sévères décidées par le conseil de Santé de Nice où le choléra sévit depuis septembre: "Les familles étrangères semblent vouloir nous faire faux

Les alarmes recommencent en juillet 1845 où un médecin que l'on va alerter en ville lors de l'apparition d'un bateau à vapeur, se superpose au préposé du Conseil de Santé dans l'examen individuel des passagers.

En 1851, le port de Nice perd ses privilèges Pour entrer dans la législation générale sarde et en 1860, il est soumis aux règles de la navigation française. La période héroïque des surprises, des improvisations, des décisions locales de circonstance est désormais close, emportée par les décisions générales dictées par les États.

---

bond cet hiver et cela donne à Nice une physionomie bien triste. On dit que Pise en fourmille et qu'on ne sait plus ou les loger. Voilà ce qu'auront produit les dispositions absurdes du magistrat de santé de Nice et le pays ne lui en aura pas une grande reconnaissance."