

# **Les relations par paquebots à vapeur entre Le Havre et les Etats-Unis juin 1847- mars 1857**

**Franck TREVISO**

**CONFÉRENCE DU 6 DECEMBRE 2014**

---

Grâce à sa situation géographique, au début des années 1820, le Havre s'impose comme destination continentale des compagnies américaines de paquebots à voiles qui sont les seules à faire un service régulier et rapide sur l'Atlantique nord. Plus tard les compagnies des paquebots à vapeur transatlantiques voulant aborder le continent choisiront aussi le Havre comme escale ou terminus de leurs lignes.

Dès 1838, des steamers britanniques indépendants relient Bristol à New York ou Liverpool à New York.

À partir de juillet 1840 la Cunard, subventionnée par le gouvernement du Royaume Uni, commence à faire naviguer ses steamers entre Liverpool et Boston. Dès 1841, ils font deux voyages par mois en période d'été de mars à novembre et un par mois le reste de l'année.

En mars 1847, la construction de la ligne de chemin de fer entre Paris et le Havre est achevée. À la même époque est créée la compagnie maritime française Hérout & De Handel qui se propose d'assurer une liaison maritime régulière par paquebots à vapeur entre le Havre et New York. Sous contrat avec l'État, elle reçoit comme subvention en nature quatre bâtiments appartenant à la marine, le Canada, le Christophe Colomb, le Darien et l'Ulloa. Ils sont rebaptisés Missouri, New York, Philadelphie et Union. Ces navires à vocation mixte civile et militaire sont peu rapides et sujets à de nombreuses avaries, ils ne font que neuf voyages entre juin 1847 et février 1848, époque de la faillite d'Hérout & De Handel.

En avril 1848, la Black Ball Line, la plus importante des compagnies américaines de paquebots à voiles, met en service son premier steamer l'United States <sup>1</sup>. Après un premier voyage de New York à Liverpool, l'United States en fait trois entre New York et le Havre. La Black Ball Line, faisant ces liaisons à ses propres frais, arrête ses voyages en janvier 1849 faute de rentabilité.

À partir d'octobre 1850 la Havre Line, entreprise subventionnée par le gouvernement américain, ouvre une ligne régulière entre New York et le Havre avec une escale à Southampton. Avec ses deux paquebots, le Franklin et le Humboldt, elle fait un voyage par mois.

En 1855 il n'y a toujours qu'une seule liaison mensuelle entre le Havre et les États-Unis <sup>2</sup>. Le milliardaire Cornélius Vanderbilt demande au Congrès américain une subvention pour ouvrir une deuxième ligne de paquebots entre New York et le Havre. Sa demande n'est pas acceptée. Il crée alors à ses propres frais la Vanderbilt European Line, avec deux steamers l'Ariel et le North Star. Ce dernier était son yacht personnel, un des plus grands navires de l'époque. La Vanderbilt fait dix voyages en 1855 dont le premier en avril mais un seul en 1856 <sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> L'United States est le premier steamer américain à naviguer sur l'Atlantique Nord.

<sup>2</sup> Celle de la Havre Line, l'Arago, le Saint Louis et l'Union ayant remplacés le Franklin et le Humboldt.

<sup>3</sup> La Vanderbilt reprend du service en avril 1857, comptant sur la faillite annoncée de l'Ocean line (ligne de New York à Brême avec escale à Southampton).

La fin de la guerre de Crimée rend aux compagnies maritimes leurs steamers réquisitionnés et leur permet d'en acquérir d'autres à peu de frais. La société Gauthier Frères crée la Cie Franco-Américaine dotée de huit paquebots. Elle ouvre trois liaisons non subventionnées, une vers Rio de Janeiro, une deuxième vers la Nouvelle Orléans en passe par les Antilles et la troisième sur New York. Le port de départ des trois lignes est fixé au Havre ce qui permet à ses navires de naviguer indifféremment vers chaque destination au gré des disponibilités.

Sur l'Atlantique nord entre mars 1856 et avril 1857, la Cie Franco-Américaine assure onze voyages et demi. Trois avec l'Alma, quatre avec le Barcelone, un avec le Cadix, un demi avec le Lyonnais (coulé lors de sa traversée retour dans une collision avec un trois-mâts ; cent vingt personnes périssent dans l'accident) et trois avec le Vigo.

La perte du Lyonnais ainsi qu'un programme trop ambitieux, au regard de la faiblesse des moyens engagés, font que la Cie Franco-Américaine cesse son activité sur l'Atlantique nord après le retour du Cadix au Havre le premier avril 1857.

En décembre 1853, la Cunard fait avec le Cambria un voyage entre Le Havre et New York. Son projet d'ouverture de ligne est contrarié par la réquisition d'une partie de ses paquebots pendant la guerre de Crimée.

Dès la fin de la guerre, la Cunard inaugure un service non subventionné entre le Havre et New York début février 1856. Après seulement dix voyages dont deux par l'Alps, quatre par l'Emeu, deux par l'Etna et deux par le Lebanon, la Cunard ferme sa ligne sur le Havre en juin 1857.

Malgré la situation géographique idéale du port du Havre, les compagnies non subventionnées ou dotées de moyens insuffisants n'ont pu continuer leur activité. La Vanderbilt, subventionnée à partir de juin 1857 par le gouvernement américain, aura son terminus au Havre jusqu'en novembre 1860. La North Atlantic Steamship Company fera six voyages sur Le Havre, subventionnés aussi par le gouvernement américain, entre avril 1860 et décembre 1860. Il faudra attendre juin 1864 avec le premier voyage de la Cie Générale Transatlantique, compagnie richement dotée par le gouvernement français, pour que la ligne du Havre à New York devienne pérenne.

### **Neuvième et dernière traversée aller d'Hérout & De Handel.**

#### **MISSOURI**

Le Havre 23.12.1847 - Halifax du 12 au 15.01.1848 (arrêt de 3 jours pour réparations et charbonnage) - New York 18.01.1848.

Affranchissement français : 23 décimes

- Paris au Havre 150/220 km  
de 7 ½ à 10 g                      8 décimes
- Taxe de voie de mer des paquebots  
de 7 ½ à 10 g                      15 décimes

- Taxe américaine :                      7 cents
- Taxe de voie de mer jusqu'à ½ once  
2 cents
  - New York à Philadelphie < à 300 miles  
5 cents.



### Troisième et dernière traversée retour de la Black Ball Line.

#### UNITED STATES

Le Havre 08.01 - Southampton 09.01 - Halifax 25.01 au 03.02 (arrêt de neuf jours pour réparations) - New York 05.02.1849.

Affranchissement français : 6 décimes  
 - Paris au Havre 150 à 220 kilomètres jusqu'à 7 ½ grammes 5 décimes  
 - Taxe de voie de mer du commerce 1 décime

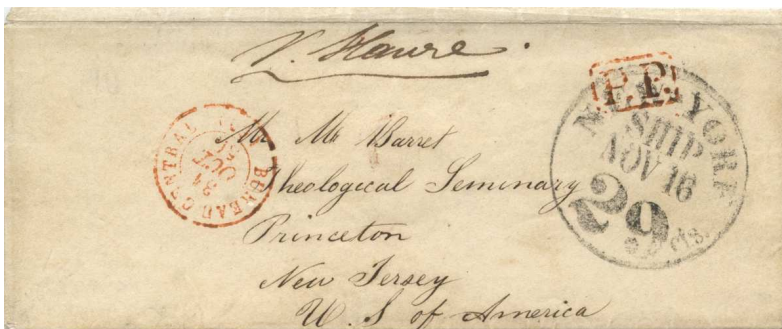
Taxe américaine : 12 cents  
 - Taxe de voie de mer jusqu'à ½ once 2 cents  
 - New York à Beardstown > 300 miles 10 cents.



### Première traversée retour de la Havre Line.

#### FRANKLIN

Le Havre 01.11 - Southampton 02.11 - New York 16.11.1850.



Affranchissement français : 12 décimes  
 tarif d'une autre ville que le port de départ (Le Havre) par paquebot américain direct de 7 ½ à 15 g

Taxe américaine : 29 cents  
 Taxe maritime paquebot américain 24 cents jusqu'à ½ once  
 New York à Princeton < 300 miles 5 cents.

### Septième traversée retour de la Vanderbilt.

#### NORTH STAR

Le Havre 22.09 - Southampton 22.09 - New York 05.10.1855.

Affranchissement français 30 centimes  
 Pays d'outremer par bâtiment de commerce au départ d'un port français (Le Havre) jusqu'à 7 ½ grammes

Taxe américaine : 5 cents  
 Taxe maritime jusqu'à ½ once 2 cents  
 New York - Nouvelle Orléans < 3000 miles 3 cents.



### Première traversée aller de la Cie Franco-Américaine.

BARCELONE

Le Havre 23.02 – New York 14.03.1856.



Affranchissement français 30 centimes  
pays d'outremer par bâtiments de commerce  
du port de départ (Le Havre) jusqu'à 7 ½  
grammes

Taxe américaine 6 cents  
maritime et territoriale sans limitation de poids  
des lettres adressées au port d'arrivée.

### Traversée aller de la Cunard.

ALPS

Le Havre 15.07 – New York 29.07.1856.



Affranchissement français 1,80 F  
Pays d'outremer par bâtiment de commerce  
autre provenance que le port de départ (le  
Havre) de 15 à 22,5 grammes

Taxe américaine 6 cents  
Taxe maritime et territoriale sans limitation  
de poids des lettres adressées au port  
d'arrivée.