

# LA VAPEUR SUR L'EAU

( 1830-1900 )

Les premiers vapeurs méditerranéens sont attachés aux ports italiens. Dans les années 1820, le roi des Deux-Siciles, Ferdinand 1<sup>er</sup>, soutient la création d'une flotte à Naples, suivie d'autres initiatives, dont notamment celle de la "*Società Sarda*". La Corse ne pouvait ignorer les nouveaux bâtiments qui naviguent devant ses rivages.

En 1826, le Conseil général de la Corse adresse un rapport au ministre du Commerce pour subventionner une ligne régulière de vapeurs entre l'île et le continent. Le projet aboutit en 1830. C'est la compagnie toulonnaise Gérard qui obtient une concession pour douze ans avec un soutien financier public destiné au transport des dépêches.<sup>1</sup> La traversée prenait plusieurs jours à la voile; avec les nouveaux bateaux, elle est réduite à 26 heures entre Toulon et Ajaccio et 30 heures entre Toulon et Bastia. Rapidement, le service postal participe au transport de passagers et de marchandises.<sup>2</sup>

Ces navires, équipés de voiles et de roues à aubes, peuvent embarquer 12 passagers pour une traversée à la vitesse moyenne de 6 nœuds à l'heure. Dans les années 1840, la vapeur prend de l'importance dans le trafic, plusieurs compagnies assurent des liaisons régulières entre le continent et la Corse. Parmi ces sociétés maritimes, la compagnie insulaire des frères Valery s'impose comme la principale. Elle possède six vapeurs en 1844, dix en 1850 et vingt-sept en 1871 et assure des liaisons entre Marseille, Nice, la Sardaigne, la Corse, l'Italie, l'Espagne, l'Algérie et la Tunisie. Les paquebots de la compagnie, spécialement aménagés pour le transport des passagers, sont plus confortables. Ils peuvent accueillir 150 personnes dans des installations (couchettes et restauration) classées de 1 à 4. Le temps de la traversée est également amélioré avec l'adoption de l'hélice et la généralisation des coques en fer. La vitesse moyenne atteint 10 nœuds, ce qui met Marseille à environ 24 heures des ports d'Ajaccio et de Bastia.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> La Compagnie Gérard fait construire trois navires à Toulon - le Golo, le Liamone et le Var - pour desservir les lignes Toulon/Bastia et Toulon/Ajaccio; les machines motrices viennent d'Angleterre. Ces bâtiments mesurent 33 m de longueur et sont équipés de machines de 50 CV entraînant des roues à aubes.

<sup>2</sup> Journal de la Corse, article du 25 février 1834; on rapporte que, pour l'année 1833, les vapeurs ont transporté 1845 passagers sur Bastia et 1 054 sur Ajaccio.

<sup>3</sup> Dans les années 1850, la flotte Valery est équipée de machines à vapeur de 80 à 300 CV, pour une longueur moyenne de 50 à 60 m et une jauge d'environ 200 tonneaux. Dans les années 1870, une nouvelle génération de navires présente les caractéristiques suivantes: 1 050 CV, longueur moyenne de 75 m et une jauge nette de 600 à 1 000 tonneaux.

J.-B. HUMBERT.  
M. le comte Valery  
**In Comic-Finance,**  
**journal satirique financier...**  
2 mai 1878  
Imprimé - 49 x 33 cm  
Bastia, bibliothèque du patrimoine  
Tommaso Prelà – Fonds Mattei, album  
historique de la Corse n° 3, feuillet n° 45



Anonyme  
**Bateau en fer à hélice. Le Bona-part** construit dans les ateliers de La Ciotat. 1847 - apr. 1847  
Aquarelle, papier - 35 x 49 cm  
Marseille, chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence – Inv. PGE 2 294

Le premier navire à hélice et coque en fer construit en Méditerranée de la Cie Valery effectue une courte carrière. En effet, il coule le 19 octobre 1847, après quelques mois de service, par abordage du Comte de Paris, navire de la même compagnie, à côté de l'île de Capraia. Sur les 44 personnes à bord dont 18 hommes d'équipage, trois personnes périrent dont un passager.



Società R. Rubattino e Ci  
**Servizio regolare Vapori Postali Italiani**  
Bastia, le 20 mars 1880  
Imprimé - 29,5 x 42 cm  
Bastia, archives départementales de la Haute-Corse – Inv. 1 Fi 1/63

La compagnie De Luchi, Rubattino e Ci achète en avril 1840 le Dante de 77 mètres de longueur, avec coque en bois et roues à aubes pour ouvrir une ligne régulière entre Livourne et les îles de l'archipel toscan. De 6 vapeurs en 1846, avec la convention, la Cie Rubattino achète cinq autres vapeurs à hélice. En 1861, Raffaele Rubattino et la Société de Navigation Générale Italienne signent une convention avec le jeune État italien pour assurer un service postal maritime entre l'Italie, la Sardaigne et les îles de Toscane. En 1862, l'armateur commande cinq nouveaux navires avec coque en fer et propulsion à hélice en Écosse et en Angleterre. Pour affronter la concurrence en 1881, la Rubattino fusionne avec la Cie de Vincenzo Florio pour fonder la Navigazione Generale Italiana (NGI). À partir de 1891, la Rubattino ouvre une nouvelle ligne entre Livourne et Santa Teresa di Galura.

Source CARBONCINI, Adriano Betti, Le linee di navigazione marittima dell'arcipelago toscano dal 1847 ai giorni nostri, Livourne, cf. AD2B