

Un vapeur prend la mer.

En traversant la Manche le mars 1816 avec *l'Élise*, Pierre Andriél était le premier à s'aventurer en mer avec un bateau à vapeur. Mais ce n'était pas par choix. Il devait simplement ramener de Londres un bateau qu'il avait acheté dans la perspective de l'établissement d'un service de navigation sur la Seine et il n'y avait pas d'autre moyen pour gagner Paris que de suivre la côte de Londres à Newhaven, puis de traverser la Manche jusqu'au Havre, et remonter la Seine. Cet exploit n'avait pas pour objet l'ouverture à la vapeur d'une nouvelle ligne maritime. Autre paradoxe, la possibilité de voyager sans transbordement de Londres à Paris en passant par le Havre ne fit pas pour autant du Havre un port privilégié dans les liaisons transmanche. Il faut admettre que les méandres de la Seine allongent considérablement le trajet jusqu'à Paris. Deux routes historiques seraient privilégiées pendant les 30 années qui allaient suivre : Brighton (ou Newhaven) Dieppe, qui était le chemin le plus court entre Londres et Paris, et Douvres-Calais (ou Boulogne), qui offrait la traversée maritime la plus brève. Pour les voyageurs ou les transports urgents de marchandises, la voie fluviale était condamnée par le chemin de fer à partir de 1850, et le Havre qui ouvre vers tant d'autres destinations, ne connut jamais un trafic important vers l'Angleterre.

En 1816, le bateau à vapeur est une invention toute récente. Robert Fulton avait fait naviguer dès 1807 le *Clermont* sur l'Hudson, entre New-York et Albany. En Europe, Henry Bell établissait en 1812 le premier service régulier de passagers sur la Clyde, entre Glasgow, Helensburg, et Greenock avec un petit bateau 14 m de long et 3 m de large, appelé *Comet*, pourvu de deux petites roues à aubes de chaque côté. Rapidement, d'autres services vont s'établir dans l'estuaire de la Clyde et les lochs. Le bateau à vapeur, qu'on nomme aussi à cette époque pyroscaphe, est utilisé pour naviguer sur les lacs, dans les estuaires, sur les fleuves, mais personne n'est encore allé en mer, et du reste, ce n'est pas là que l'on entrevoit l'application principale de la navigation à vapeur. La navigation à vapeur doit servir à améliorer les communications à l'intérieur d'un pays en utilisant les fleuves et les canaux. La machine permet d'assurer un horaire régulier, tout en évitant au voyageur l'inconfort du voyage en diligence ou à cheval sur des routes plus ou moins sûres. Il répond à un besoin qui sera quelques années plus tard, couvert par le chemin de fer.

On connaît assez mal le parcours de Pierre Andriél. *L'Auto*, dans son numéro du 22 mars 1916, publie un article de Pierre Giffard, célébrant les cent ans de la traversée de l'Élise, et qui apporte des compléments d'information intéressants, mais malheureusement sans donner ses sources. Andriél, dit Giffard, *avait habité l'Allemagne pendant toute sa jeunesse, il y avait acquis une fortune dont il faisait un noble usage. On le voit donner aux pauvres 20 000 francs le jour de la naissance du roi de Rome.* Consul de France à Dantzig, il revient en France après 1815 et investit deux millions dans une raffinerie de sucre. On le dit aussi marin, mais on ignore tout de ses états de service à la mer. On sait qu'il s'associe avec le Comte Pierre-Claude Pajol pour fonder la Société Pierre Andriél et Pajol et Cie, et qu'ils obtiennent le concours du banquier Lafitte. La société a pour objet l'importation et le perfectionnement de bateaux à vapeur, de façon à contourner le brevet déposé par le Marquis Jouffroy d'Abbans, qui prétendait au monopole de la construction des pyroscaphes comme on les appelait à l'époque. Une deuxième société doit être créée, pour gérer un service de navigation sur la Seine. Le général Pierre-Claude Pajol est un personnage hors du commun. Gloire de l'Empire, il a gagné tous ses galons sur le champ de bataille, mais vient d'être mis à la retraite, car, comme il était prévisible, la monarchie, récemment restaurée, tient à l'écart les fidèles de Napoléon. N'ayant plus guère de ressources, Pajol se lance dans les affaires, ce qu'un auteur de la fin du siècle exprime sous une

forme délicieusement désuète : « *Le comte Pajol crut devoir occuper les loisirs que lui laissait la paix à des entreprises industrielles : afin de se procurer des revenus suffisants pour tenir grandement le rang élevé où l'avaient placé sa valeur militaire et son courage*¹ ». L'affaire est importante : il s'agit d'une société au capital de deux millions quatre cent mille francs, divisé en 2400 actions de 1000 F

Andriel se rend donc à Londres et après plusieurs jours de recherches, finit par acheter le *Margery*, (parfois orthographié Marjory) un petit vapeur de 22 m de long et 70 tonnes de déplacement, construit par William Denny de Dunbarton en 1814, sur les plans de son associé Archibald MacLachlan. Le *Margery* opérait sur la Tamise entre Londres et Gravesend depuis le 23 janvier 1815 et présentait une particularité notable : c'était sa très haute cheminée (6 mètres) qui servait de mât, mais pouvait s'abaisser pour passer sous les ponts. Il semblerait que le *Margery* ait été d'un entretien délicat, et qu'il n'était pas rare qu'il fut arrêté pendant une dizaine de jours pour réparations. C'est sans doute la raison pour laquelle il fut retiré du service à la fin de sa première saison². Le *Margery* fut rebaptisé *Élise*, puisqu'il était destiné à naviguer en France. De l'avis général, la traversée de la Manche avec un bateau à vapeur était une entreprise hasardeuse, puisqu'aucune compagnie d'assurances n'accepta d'assurer Andriel et son bateau : selon ses propos, recueillis par Ernest Perchon, *telle était la défiance qu'inspiraient alors les bateaux à vapeur que, malgré les plus chaleureuses instances de mes introducteurs, MM. Minet et Stride ; (banquiers correspondants de M. Jacques Laffite) malgré leurs offres d'une prime extraordinaire, personne ne consentit à assurer ni mon bateau ni ma personne*³. » La traversée, de Brighton ou Newhaven vers la France (en général Dieppe, mais parfois Fécamp ou Le Havre, était assurée de façon régulière dès la fin du XVIIIe siècle par plusieurs « packets » comme on appelait ces petits voiliers rapides qui transportaient, outre des passagers, du courrier et de petits colis. Ce sont ces packet-boats qui allaient se transformer en paquebots. Interrompues par le blocus imposé par Napoléon, les relations entre la France et l'Angleterre allaient reprendre dès la première abdication. Les voiliers qui assuraient le service faisaient la traversée en 10 h lorsque les circonstances étaient favorables, mais lorsque le vent était absent, il n'était pas exceptionnel que l'on mette 30 h et plus. Donc si l'heure et même le jour d'arrivée ne pouvaient pas être garantis, la route était bien connue des marins, mais personne ne savait comment un bateau à vapeur se comporterait à la mer. Et l'expérience était intéressante car la traversée entre Newhaven et la côte française représente une distance suffisante pour évaluer un bateau en pleine mer.

Comme la tempête s'était levée, l'*Élise*, parti dans la nuit du 15 au 16 mars 1816, mit 17 heures pour aller de Newhaven au Havre. Pierre Andriel avait pris lui-même le commandement. Pour la petite histoire, l'équipage, effrayé par une mer devenue très forte, refusait de poursuivre et exigeait de revenir à Newhaven. Pas plus rassuré que ses marins, mais déterminé à convoyer le bateau, Andriel avait sorti son pistolet, et en même temps qu'il menaçait les mutins, avait distribué du rhum et promis trois bouteilles au premier qui signalerait la terre. L'*Élise* atteignit donc le Havre puis remonta la Seine, en faisant escale à Rouen, jusqu'à Paris, sous les applaudissements des badauds. À Rouen, le prince Wolkonsky, aide de camp du Tsar, et M. de Gourieff, attaché à l'ambassade de Russie étaient montés à bord pour remonter la Seine jusqu'à Paris.

¹Le Marquis de Jouffroy d'Abbans, inventeur de l'application de la vapeur à la navigation / Jean-Claude Alfred-Prost. Paris. E Leroux, 1889, p. 169.

²*The Engineer*, march 26, 1880, p. 223

³*En steamer, d'Europe aux États-Unis, souvenirs de voyage* / Ernest Perchon, le Havre, 1867, p. 55-56.

Le voyage de l'*Élise* jusqu'à Paris est décrit dans le Journal de Rouen⁴ qui s'émerveille de la maniabilité du bateau. Un nommé Henri-Simon écrit une pièce en un acte intitulée *Le Bateau à vapeur*⁵, dans laquelle l'*Élise* a un rôle important. Jouée pour la première fois le 8 mai 1816 au Théâtre de la Porte Saint Martin, *le Bateau à vapeur* n'est sans doute pas un chef-d'oeuvre. On y voit un limonadier nommé Carafon, qui tente de marier sa fille à un bûcheron nommé Moufflet, venu de Rouen par le bateau à vapeur, alors que la jeune fille est amoureuse d'Armand, un jeune peintre, cousin de Moufflet... Mais du moins cette laborieuse comédie témoigne-t-elle de l'étonnement du public devant le bateau à vapeur, car Moufflet chante dans la scène IX le couplet suivant, qui décrit ainsi *l'Élise* :

Un tel vaisseau n's'est jamais vu,
Sa chaleur vous surprit sans doute ;
Pour moi j'crois bien que je n's'rai pas cru;
Car je grillais tout l'long d'la route.
D'abord son mât est un tuyau,
Sa voile est une flamme,
Son gouvernail est un fourneau,
Un soufflet sert de rame ;
C'est bien la dernier' fois, morbleu,
Que j'navigue d'cette manière ;
Si l'on n'y prend garde, avant peu,
Ils mettront l'feu
À la rivière.

Pour la traversée, Andriel, qui est à plusieurs reprises qualifié de « marin » dans les documents contemporains mais dont nous ignorons les états de service à la mer, devait être conscient de sa méconnaissance des bateaux à vapeur puisqu'il avait choisi pour second un nommé Cortis, et à la machine, Jackson, ancien collaborateur de Fulton⁶. En fait, Cortis était l'un des propriétaires, et probablement le commandant du Magery lorsqu'il opérait entre Londres et Gravesend. Il semblerait donc qu'Andriel ait éprouvé le besoin de s'entourer d'hommes de métier, confiant les tâches proprement techniques à Cortis et Jackson. Selon certaines sources, Andriel aurait été lieutenant de marine de commerce, au service de la banque Lafitte avant de se lancer dans les affaires, d'autres affirment qu'il avait été officier de marine⁷.

Le 10 avril 1816, L'*Élise* reprit le chemin de Rouen et pendant quelque temps assura un service entre Rouen et Elbeuf. La société Andriel, Pajol et Cie ayant fait faillite, l'*Élise* est vendue en juin 1825 à la General Steam Navigation Company, fondée l'année précédente, et qui allait devenir la première compagnie de

⁴Journal de Rouen, 23 mars 1816, p. 3-4

⁵*Le bateau à vapeur, pièce en un acte mêlée de couplets, représentée pour la première fois sur le théâtre de la Porte Saint Martin le 8 mai 1816* / par M. Henri-Simon. Paris : chez Mlle Huet, libraire, 1816.

⁶Anthony Cortis, ancien marin « qui avait commandé aux Deux-Indes », est cité par Andriel dans son *Coup d'oeil historique sur l'utilité des navires à vapeur...* cité plus loin. Quand à W Jackson, on le trouve aussi mentionné dans le Journal des Débats du 22 mars 1816.

⁷Xavier Daumalin, Olivier Raveux. La marine marchande marseillaise en transition énergétique (1831-1851). Origines et enjeux d'un choix socio-écossystémique. Cahiers de la Méditerranée, Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine, 2018, p.223, note 4.

navigation à vapeur britannique, à l'origine de P & O. Le bateau reprend alors son nom de Margery, puis ,après avoir reçu un moteur plus puissant (150 HP) , est accepté d'abord pour le service London-Herne Bay-Margate ensuite pour la ligne Newhaven-Brighton-Dieppe.

L'estampe publiée par Ostervald l'aîné *Arrivée de Londres à Paris le 29 mars 1816 du bateau à vapeur l'Élise, Capitaine Andriel, représenté saluant le Château des Tuileries* , nous donne une idée assez précise de ce petit bateau, et l'on comprend mieux la réticence des marins à poursuivre la traversée dans la tempête, d'autant que par gros temps, un navire à roue perd une bonne partie de sa propulsion puisqu' avec le roulis, une roue se trouve toujours hors de l'eau. La gravure montre clairement que l'Élise a une barre branche, et l'on imagine que les 70 tonnes de l'Élise ne devaient pas être faciles à diriger dans la tempête. Avec une barre franche, l'effort est exercé directement sur le gouvernail, sans aucune démultiplication, si bien que parfois, deux hommes ne sont pas de trop pour tenir la barre. Quant à la roue qui se trouve hors de l'eau lorsque le roulis est important, c'est un problème que l'on ne rencontre pas lorsque l'on navigue sur les lacs et les rivières, mais que l'on ne parviendra jamais à résoudre, en dépit des prédictions optimistes de certains contemporains. On peut lire en effet dans l'ouvrage d'Achille de Jouffroy « Des bateaux à vapeur, précis historique de leur invention⁸ », qui reprend le Journal des Débats du 28 mars 1816, cette proposition pour le moins audacieuse : *Si par les oscillations de l'Élise (qu'on nomme roulis), ce bateau a eu quelquefois une roue hors de l'eau, il sera facile de remédier à cet inconvénient en construisant des roues mobiles et qui pourront ainsi s'allonger ou se raccourcir à volonté etc.* Cette idée assez curieuse est d'autant plus surprenante qu'elle émane de Frédéric Royou, journaliste certes, mais ancien officier du génie maritime ! Personne ne vit jamais ni sur Dieppe-Newhaven si sur toute autre ligne, de roues capables de « s'allonger ou se raccourcir », et ce fut l'hélice qui apporta une réponse satisfaisante au problème.

Après avoir convoyé l'Élise, Andriel partit exercer son industrie à Naples : en 1817, le roi de Naples lui accorda pour 30 ans le privilège exclusif d'employer le gaz d'hydrogène pour l'éclairage public et privé, et pour 15 ans le privilège d'extraire le charbon et d'avoir dans le royaume des Deux Siciles le monopole de la navigation avec des bateaux à vapeur⁹. La traversée de l'Élise, dont Andriel fait la relation dans son intervention à l'Institut royal d'encouragement de Naples, contribua très certainement à convaincre le roi de Naples : Le texte intégral du récit de Pierre Andriel est reproduit dans sa brochure *Coup d'oeil historique sur l'utilité des bâtiments à vapeur dans le Royaume des Deux Siciles*¹⁰ On en trouve aussi une relation très complète mais sans doute un peu dramatisée, par Louis Figuier, dans ses *Merveilles de la Science*, paru en 1867 (tome 1, Les bateaux à vapeur, p. 210-213)

La marine de guerre devait attendre encore quelques années avant d'adopter la vapeur. Le premier navire à vapeur de la Royal Navy entre en service en 1822 , mais ce n'est pas un navire de combat, c'est un petit remorqueur. Quant à notre *Sphinx*, lancé en 1829, c'est une corvette trois mâts grée en goélette, qui

⁸*Des bateaux à vapeur, essai sur la théorie de leur mouvement et description d'un appareil palmipède applicable à tous les navires* / Marquis Achille de Jouffroy.- Paris, L. Mathias Augustin, 1841, pièce justificative n°5, p.68.

⁹*La Quotidienne*, 20 mars 1817, p 4.

¹⁰*Coup d'oeil historique sur l'utilité des bâtiments à vapeur dans le Royaume des Deux Siciles, lu à l'Institut royal d'encouragement de Naples le 6 février 1817.*/ Pierre Andriel. Naples, de l'Imprimerie du Ministère de la secrétaire d'Etat, 1817.- 70p.

On retrouve aussi le témoignage de Pierre Andriel dans *Fulton, George et Robert Stephenson ou Les bateaux à vapeur et les chemins de fer*/ André Janin. Paris : Grassart, 1865, p.105-110.

porte 745m² de toile : c'est dire que sa machine à vapeur n'est encore qu'un moteur auxiliaire. On constatera que la propulsion mixte sera conservée dans la Marine jusque dans les années 1880. Nous en tenons pour preuve le témoignage de Claude Farrère qui évoque dans ses souvenirs sa croisière d'application effectuée en 1897 sur l'*Iphigénie*, une frégate, 3/4 à voiles et 1/4 à vapeur, et rapporte que *l'on n'usait de la vapeur que pour franchir le Pot au Noir ou les grands calmes tropicaux*. Or l'*Iphigénie* était un bâtiment relativement récent, lancée en 1883.

Que devint Andriel ? Pour rédiger son ouvrage *En Steamer, d'Europe aux Etats-Unis*, (1867), le docteur Berchon avait rencontré Pierre Andriel, alors octogénaire, qui lui avait donné accès à ses documents personnels. Selon Berchon, Andriel n'aurait pas tiré profit de son audace et de sa clairvoyance, son entreprise en Sicile aurait mal tourné, et il et aurait fini sa vie dans la pauvreté. Médecin de la Marine, esprit curieux et cultivé, Ernest Berchon est un auteur digne de foi, et nous avons toutes les raisons de nous en remettre à son jugement.

Et Berchon ajoute, à la fin de son livre, le commentaire suivant ;

Dans notre récit des épisodes émouvants du premier voyage en steamer de Londres à Paris, nous avons donné à plusieurs reprises (pages 51 et suivantes), le titre de capitaine à M. Andriel. Nous prions le lecteur de ne voir dans cette qualification que l'indication de la fonction que remplissait bénévolement à bord du Margery, devenu peu après l'Elise, l'associé du Général Pajol, le promoteur ardent de cette entreprise, alors si nouvelle et si hardie. Notre remarque, loin de diminuer, d'ailleurs, le mérite de l'ancien et riche armateur français de Dantzig pendant les guerres du Premier empire, n'a d'autre but que de faire ressortir davantage l'esprit d'initiative, le courage et la capacité variée de celui qui s'intitule encore avec un légitime orgueil le Doyen des navigateurs à vapeur sur mer. 11

L'exploit de l'*Elise*, premier vapeur à avoir traversé la Manche, est aujourd'hui un peu oublié. Le centième anniversaire de la traversée avait donné lieu comme on l'a vu, à un article de Pierre Giffard dans *l'Auto*, et le 25 mai 1939, dans le cadre de la semaine française du commerce extérieur, à une reconstitution de l'arrivée triomphale à Paris. Un remorqueur de la Seine, le *Ramier*, avait été habilement maquillé en *Élise*, et un acteur de la Comédie Française, Georges Lafon, personnifiait Louis XVIII¹². Depuis lors, la première traversée de la Manche par un navire à vapeur n'a plus fait l'objet d'aucune commémoration, pas même à l'occasion du bi-centenaire en 2016.

Tandis que les Français tiennent Pierre Andriel pour le premier à avoir pris la mer avec un bateau à vapeur, plusieurs auteurs anglo-saxons attribuent la première incursion en mer d'un vapeur à l'*Hibernia*, qui aurait inauguré en 1816 un service entre Holyhead et Howth en Irlande, traversée assurée jusque là par des voiliers¹³. La distance de 96 Km est bien que légèrement inférieure, comparable à celle qui sépare Dieppe de Newhaven. En réalité, l'*Hibéria* avait tenté cette traversée le 13 septembre 1816, mais en raison de la tempête, avait dû revenir à Howth. Une autre tentative avait été signalée, le 14 septembre 1819, avec des

¹¹*En steamer, d'Europe aux États-Unis* / par le Dr. Ernest Berchon...- Le Havre, Impr. Lepelletier, 1867.

¹²*Le Petit Journal*, 26 mai 1939, p.1 et 4.

¹³Voir *Holyhead Services 1561-2011* / [Brian Sott]. s.l., s.d. En ligne sur :

<https://www.yumpu.com/en/document/view/11739270/holyhead-services-1561-2011-thinkscape/7>

incidents à la machine qui contraignent l'*Hiberia* à terminer la traversée entièrement à la voile. Le *Talbot*, affrété par la Poste, est le premier vapeur effectuant un passage régulier, à partir de l'automne 1819. En 1820, l'*Hiberia* est vendu aux enchères, et la description montre qu'il s'agit en réalité d'un voilier muni d'un moteur à vapeur auxiliaire¹⁴. Il est donc totalement légitime de reconnaître à Pierre Andriel la primauté de la navigation maritime à vapeur, sur un bateau de construction britannique il est vrai.

Philippe Rouyer, oct. 2021

¹⁴Grace's Guide reproduit l'annonce parue dans le *Public Ledger and Daily Advertiser* Wednesday 19 July 1820 : Steam Packet. Dublin Steam Packet Company, being about to close their Concern, will Sell by Public Auction, on Board, on TUESDAY, August 8. (if not previously disposed of), their Packet THE HIBERNIA, now lying in Ringsend Dock. The Hibernia is Schooner of 105 tons per register, 65 feet keel, and 19 feet beam, engaged perfectly sound, sea-worthy, a remarkably fast sailer, and full masted and rigged. She is also furnished with a Steam Engine, 20-horse power, in excellent condition, and, being furnished with Mr. Oldham's Patent Revolving Oars, possesses the double advantage being impelled by the agency of Steam, in case of adverse winds or calms, or of availing herself of the full power of her sails under favourable circumstances of wind, without the necessity of keeping the Steam Apparatus at work; thus possessing the advantage of a Sail or Steam Packet, separate or combined — a circumstance of the utmost importance in the consumption of fuel. Application to be made to THOS. HUDDLESTONE, 83, Sir John's Quay; or on board the Vessel, where Inventories may be seen.