



La logique voudrait que l'une des premières conséquences de l'établissement de la France sur les rives africaines fût l'ouverture de lignes régulières maritimes entre Marseille et Alger.

C'était sans doute là l'opinion de la Compagnie de Navigation Aynard, de Marseille, qui, dès 1832, amorçait un service mensuel avec le *Scipion*, paquebot à vapeur et à roues comparable au *Sphinx*, premier paquebot à aubes qui apporta en France la nouvelle de la prise d'Alger.



Mais les autorités, craignant que cette initiative ne favorise l'arrivée en Algérie d'aventuriers sans le sou, dont on avait que faire, stoppèrent la tentative de la compagnie en question. En 1841, la levée de la quarantaine permit l'installation de la première ligne hebdomadaire Marseille-Alger, desservie par trois vapeurs de la compagnie Bazin et Périer : le *Tage*, le *Sully* et le *Pharamond*, ce dernier doté d'une coque en fer.



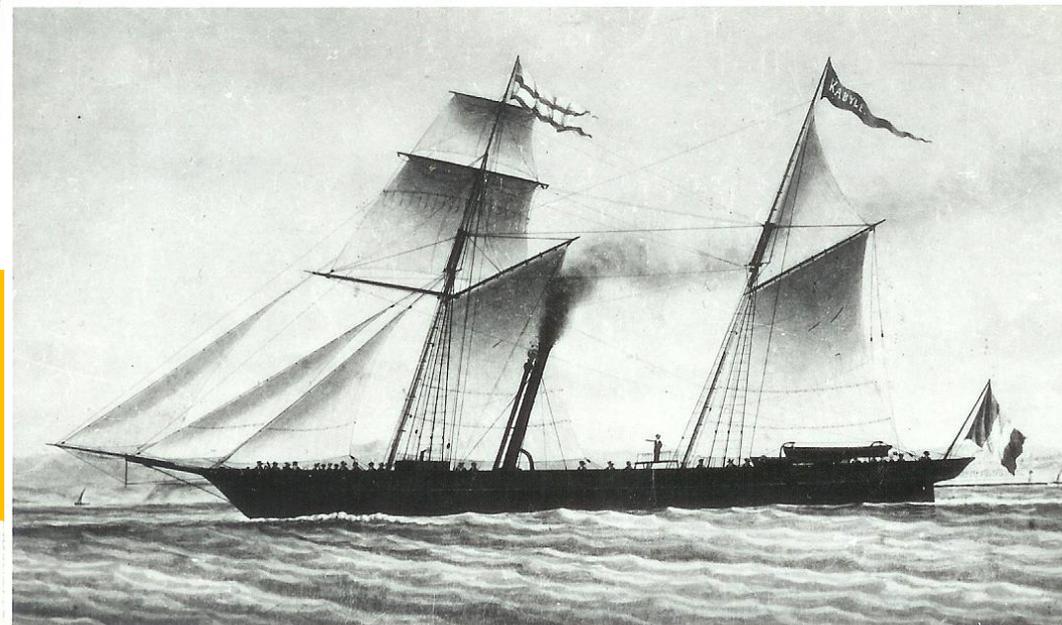
Cie TOUACHE (CNM)

DU TREMBLAY Paquebot 1852

MARIUS BAR PHOT. TOULON  
TOUS DROITS RESERVES

. En 1847, au moment où Bugeaud décida d'implanter des colons en Algérie, une compagnie Arnaud Touache frères fut fondée avec l'aide de capitaux lyonnais

. En 1855 elle devint la « Compagnie de Navigation Mixte », rappelant que ses navires associaient la voile à la vapeur qui faisait ses débuts.



Cie Navigation Mixte (CNM).

KABYLE Paquebot 1866

MARIUS BAR PHOT TOULON  
TOUS DROITS RESERVES



En 1865, la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur (SGTM), soutenue par la puissance financière des frères Talabot, lança des bâtiments de 1 200 tonnes qui furent vite célèbres sous le nom de « Talabots ».

Traverser la Méditerranée, vers le milieu du XIX siècle, n'était plus une aventure risquée, mais n'était pas encore une douillette croisière.



NAUFRAGE DU VAPEUR DES MESSAGERIES IMPÉRIALES LE BORYSTHÈNE SUR L'ÎLE PLANE LE 16 DÉCEMBRE DERNIER. Dessin de M. BÉRAND. — (Voir page 14.)



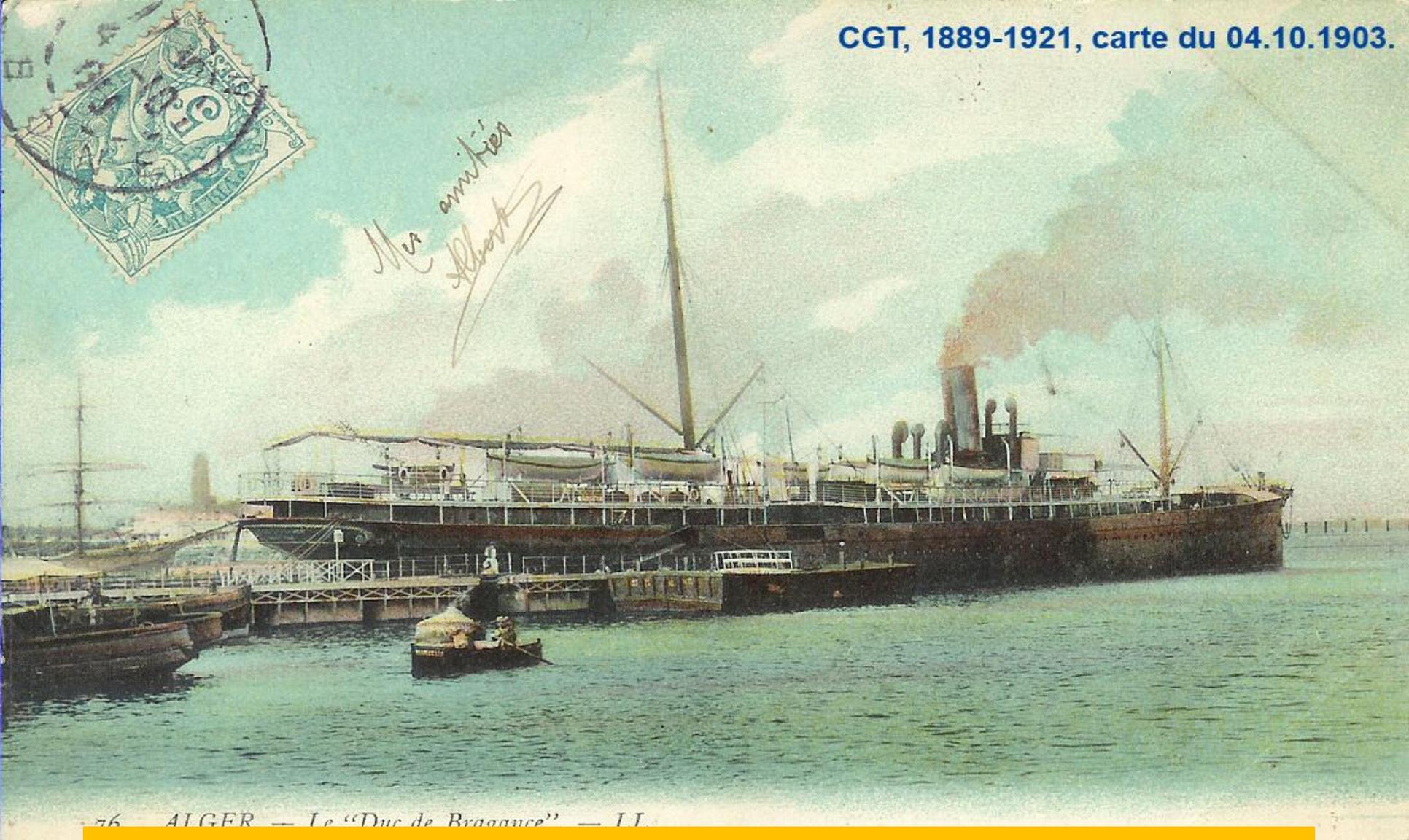
Car les tempêtes ne sont pas rares dans le golfe du Lion et au large d'Alger. Le *Sphinx*, le *Général Chanzy*, l'*Isaac Péreire*, le *Lamoricière*, y ont laissé leur carcasse.

Les navires à aubes de l'époque manquaient de confort. Le voyage durait deux à trois jours.

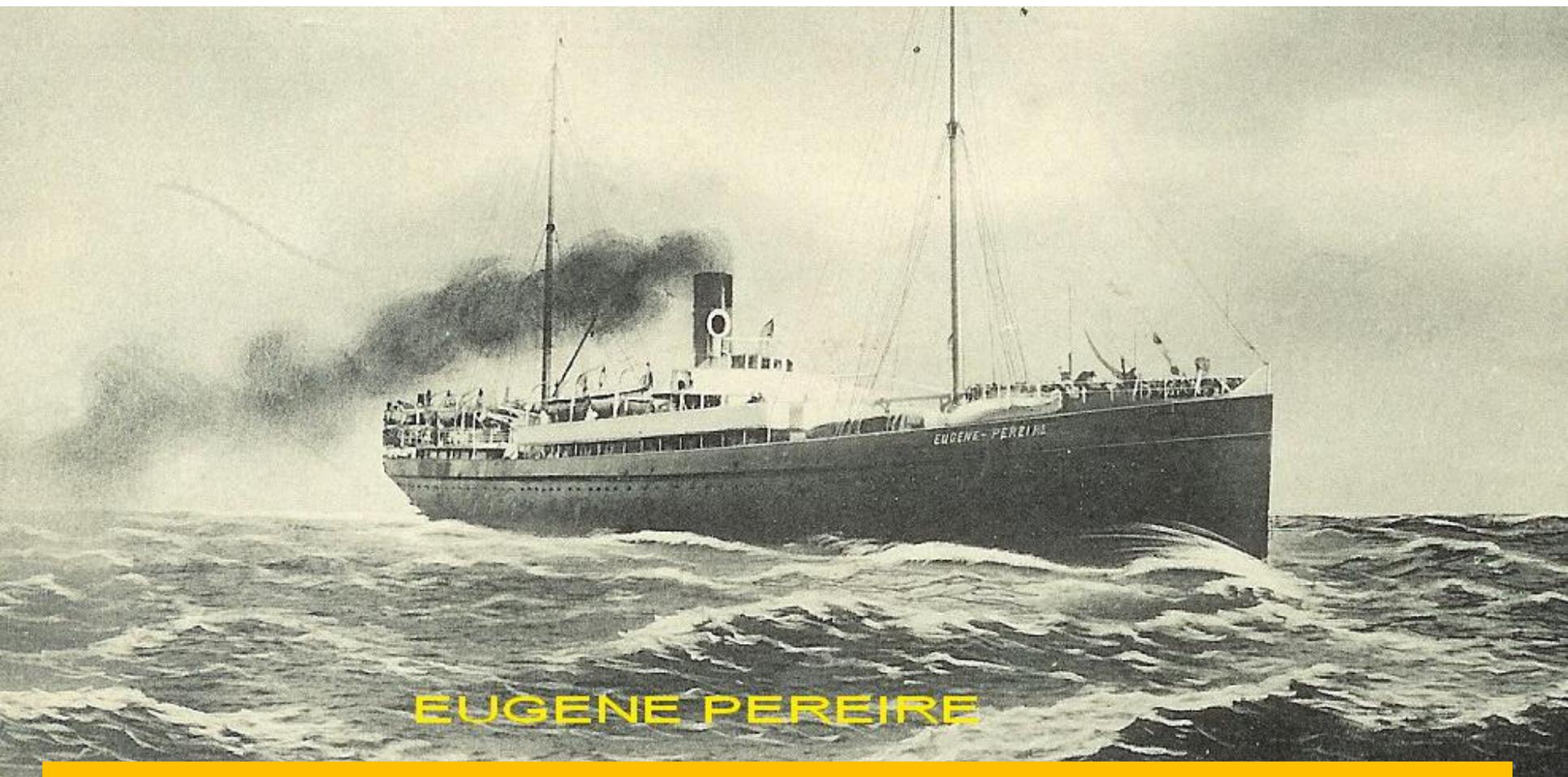


Et l'arrivée des « steamers » sur les pontons était toujours très pittoresques

CGT, 1889-1921, carte du 04.10.1903.



La fin du siècle vit l'entrée en scène de la Compagnie Générale Transatlantique qui, de 1887 à 1893, mit en service une première génération de cinq navires. Les trois plus anciens : l'*Eugène Péreire*, le *Duc de Bragança* et le *Maréchal Bugeaud* sont tombés dans l'oubli, au terme d'une longue carrière.

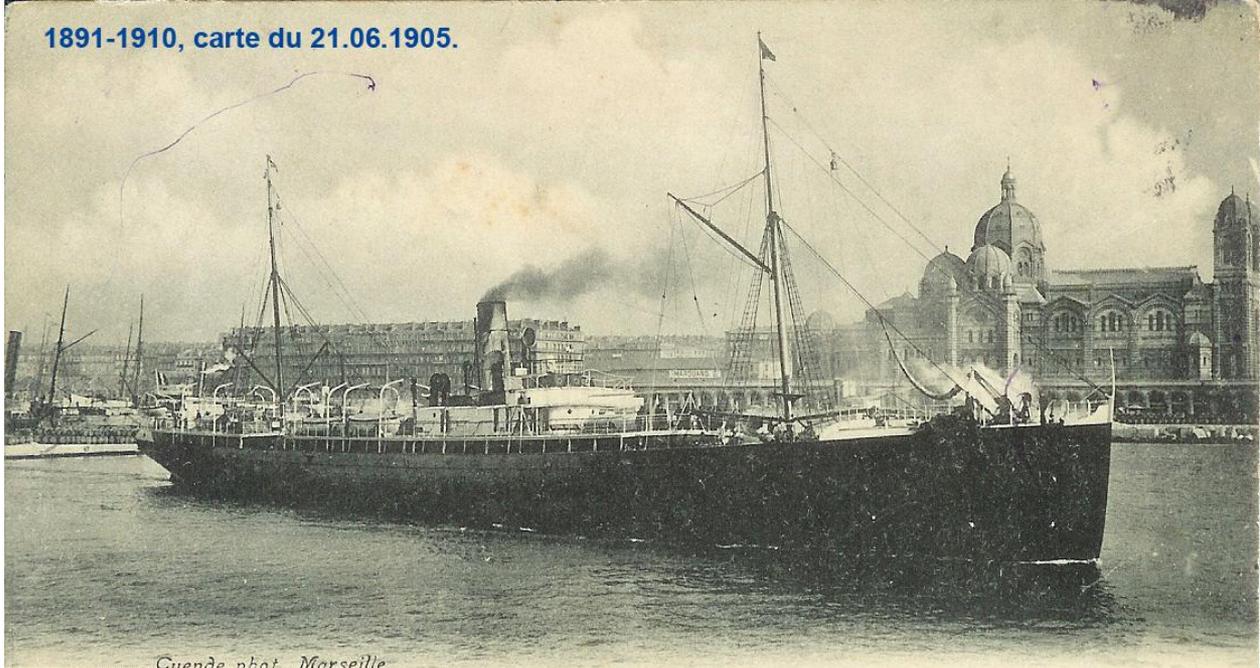


## EUGÈNE PÉREIRE

Cet *Eugène Péreire*, le meilleur marcheur de la ligne était bien, hélas !, une véritable fabrique de mal de mer. Louis Bertrand l'affirme à son tour : « Tout en agonisant sur ma couchette, je me disais : je souffre le martyr ! Mais l'Afrique vaut bien cela ! J'aurais préféré une vitesse plus modérée sur un Prince ou un Duc, voire sur une Ville ou sur un Saint. Mais mon mauvais sort voulait qu'à chaque départ je tombasse sur ce sacré rouleur d'Eugène Péreire ! »

le *Général Chanzy* fut  
brisé par la tempête sur  
les rochers de Minorque.

1891-1910, carte du 21.06.1905.



*Cuende phot. Marseille*

*Cie Gle Transatlantique - Le Général Chanzy*



*60. ALGER — Le " Charles-Roux " Transatlantique*

*(A turbines, 3 hélices)*

*" Hirondelle "*

Un autre navire de  
mauvaise réputation fut  
le Charles Roux  
habituellement appelé le  
Charles Roule!



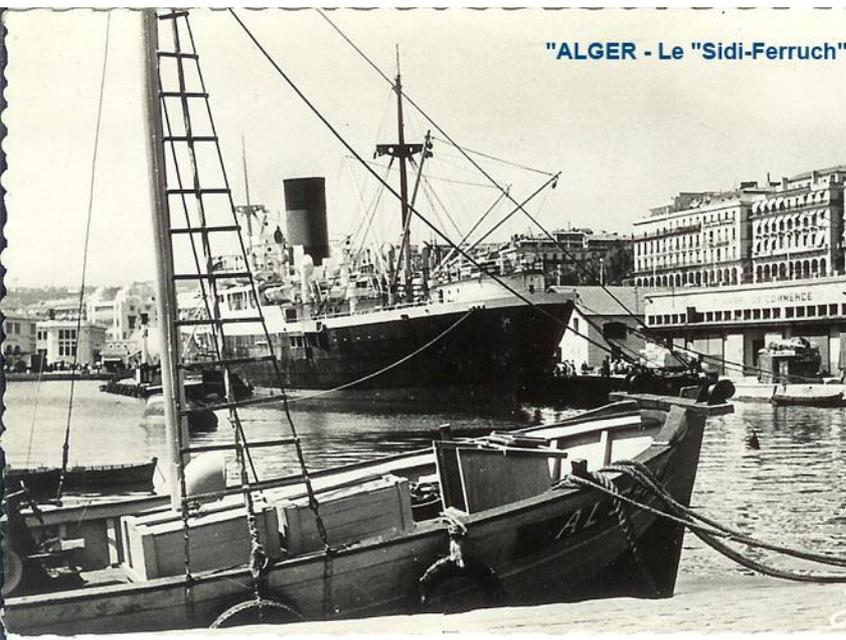
COMMENT  
QU'ÉTAIT  
DEVENU...

Paquebot "SIDI-FERRUCH", Carte du 08.04.1959.



*En 1960 on ne faisait plus la traversée qu'en 24h mais le confort de ces paquebots variait en fonction de leur modernisme. Quand on a eu (comme moi) la chance de voyager sur un Sidi... ,... Mabrouk,... Ferruch ou ... Okba ,soit en position de prostré allongé sur le pont, soit en fond de cale on saluait avec reconnaissance N.D.de la Garde dans un sens ou, cette canine de Casbah au pied de la Bouzareah, dans l'autre( enfin c'est fini !).*

"ALGER - Le "Sidi-Ferruch"





*La "ligne" vers la métropole connut son apogée dans les années 50. Neufs ou soigneusement rénovés, d'autres paquebots étaient superbes : Président de Cazalet, Ville d'Alger, et Kairouan. . Ils assuraient l'essentiel des trajets d'été, la compagnie "Mixte" vers Port Vendres, la "Transat" vers Marseille.*



D I N E R

.....

CONSOUME FROID MADRILENE  
POTAGE ST CLOUD

.....

PAGNE DU GOLFE A LA PARISIENNE SAUCE VERTE

FONDS D'ARTICHAUT JEANNETTE

GIGOT DE BROUARD ROTI TOURANGELLE

SALADE DE SAISON

.....

PLATEAU DE FROMAGES

COUPE DE GLACE SEVIGNE

CORBEILLE DE FRUITS

Vin Blanc  
Vin Rouge  
Chai du Bastion 47

Café -  
Régimes

. Sur ces « liners » au cours de la traversée, les ponts promenade remplaçaient la rue Michelet et la rue d'Isly. On percevait en toile de fond la trépidation, légère et régulière, des machines dont le bourdonnement étouffé et lointain suffisait à confirmer l'impression d'avancer inexorablement. Aux coups de gong ou de cloche, véhiculés à chaque service dans les coursives et sur les ponts, c'était la ruée des heureux élus sous les regards d'envie de ceux du service d'après, vers les belles salles à manger (superbes en première) où s'étalait un luxe de couverts. Les menus étaient soignés. Ils donnaient dans la cuisine bourgeoise aux noms ampoulés, histoire d'habituer nos palais et nos oreilles aux subtilités de la cuisine métropolitaine.



## "VILLE D'ALGER"

*-Le Ville d'Alger ,de la Compagnie Générale Transatlantique, avec un ancêtre de 1890 coulé en 1909 et renfloué en usage jusqu'en 1921, ce nouvel exemplaire construit en 1935 , fut sabordé par les troupes allemandes en aout 1944 puis complètement reconstruit. Sa vitesse lui permettait de relier Marseille à Alger en moins de 20 heures. Souvent présenté comme le Normandie de la Méditerranée.*



*-Le Kairouan , de la Compagnie de Navigation Mixte (CNM), fut construit entre 1942 et 1950. Dès sa première arrivée à Marseille, le Kairouan fit sensation, car il était le seul paquebot affecté aux lignes d'Afrique du Nord, à être entièrement peint en blanc avec une silhouette fine. Il sera surnommé « le bateau d'une nuit » car il effectuait la traversée en 16h*

*. Lors de l'évacuation de l'Algérie, il accueillit les rapatriés à pleins bords et les dégagea du cauchemar à un rythme accéléré. Ainsi Kairouan transporta dans des conditions exceptionnelles entre mai et juin 1962 environ 54.000 rapatriés en 27 voyages. D'avril à fin septembre ce sont environ 90.000 personnes qui y embarquèrent.*



*Le Président de Cazalet de la CNM, mis sur cale sous le nom d'El Kantara entrera en service en août 1948. Il était surnommé par certains, « le bateau trembleur » en raison des tremblements qu'occasionnaient les machines à ses structures. Il sera victime d'un attentat du FLN au départ de Marseille en septembre 1958. Il fut affrété en mai 1962 par la Défense Nationale pour le rapatriement des troupes et du matériel d'Algérie.*