

## Les relations maritimes La Rochelle - Canada à la fin du XIX<sup>ème</sup>

*Les relations économiques directes entre la France et le Canada suscitent un nouvel intérêt à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Cet engouement coïncide avec les premiers traités de commerce entre les deux pays. Avec l'ouverture du bassin à flot de La Pallice en 1890, la Chambre de Commerce de La Rochelle essaie d'attirer de nouvelles lignes maritimes commerciales pour le développement de son port. Après 20 ans d'essais infructueux, le Havre s'imposera au détriment de La Rochelle comme tête de ligne des échanges franco-canadiens.*

A partir des années 1880, le Canada souhaite développer ses relations économiques avec la France. Le gouvernement canadien veut faciliter la diffusion de ses produits et marchandises dans l'Hexagone mais également multiplier les importations françaises. Il est prêt à subventionner une compagnie maritime en 1885, qui sollicite d'ailleurs de la France, une subvention égale afin de créer ce service transatlantique.

La Société des Etudes Coloniales et Maritimes annonce cette initiative à Emile Delmas, Maire de La Rochelle. Ce dernier écrit à ce sujet au Président du Conseil mettant en avant les futurs avantages du troisième bassin à flot, en construction à La Pallice. Emile Delmas voit

dans la création de cette ligne une opportunité à saisir quant au développement immédiat du port. *“La Rochelle est sur l’Océan le port français le plus rapproché du centre de l’Europe, par conséquent la ligne de transit la plus favorable pour concurrencer Anvers, Hambourg, Brême et Gênes.”* Il avance même, que le bassin de La Pallice pourrait être achevé à la fin de 1886. En réalité les travaux du port se termineront en 1899. Mais c'est Le Havre qui sera choisi comme tête de ligne française d'un premier service, la ligne Boissière, entre Montréal et la France de 1886 à 1889.

Cette volonté économique d'ouverture et d'intensification des échanges commerciaux est doublée d'une volonté politique avec la signa-

ture à Paris d'une convention commerciale entre le Canada et la France le 6 février 1893. Si les Etats-Unis et l'Empire Britannique demeurent les deux principaux partenaires du Canada, la France et l'Allemagne se livrent à une bataille économique pour devenir son troisième partenaire.

***“... comme un nouveau trait d'union entre la France et son ancienne colonnie...”***

La même année, la Chambre de Commerce de La Rochelle reçoit certaines assurances lors de la venue en France de personnalités canadiennes à l'occasion des fêtes de Champlain, organisées dans le département. Au cours



Des hangars d'entreposage sur le port de Montréal au début du XX<sup>ème</sup> siècle



d'un dîner offert à l'Hôtel de la Bourse en juillet 1893, M. Le Bœuf, Président du Conseil d'administration de la toute nouvelle Compagnie de Navigation Franco-Canadienne annonce au Président de la Chambre de Commerce que *"La Compagnie de Navigation Franco-Canadienne est créée : elle a choisi La Pallice, port de La Rochelle, comme port d'escale; les paquebots partant de Rouen, où ils auront embarqué les produits de l'industrie parisienne et des manufactures du nord, viendront à La Pallice pour y recevoir les produits de toute la région dont ce port deviendra le centre d'exportation. Il était impossible qu'une ligne se créant pour le Canada laissât La Rochelle en dehors de son itinéraire. Tout le monde sait que ce port a entretenu, au XVIIe et XVIIIe siècle, les relations les plus importantes et les plus suivies avec le Canada. Et il ajoute le premier navire de la Franco-Canadienne quittant le port de La Pallice-Rochelle en route pour le Canada et labourant l'Océan avec sa quille, tracera un large sillon qui sera comme un nouveau trait d'union entre la France et son ancienne colonie."*

Cette Compagnie aux capitaux français, appuyée par le gouvernement Canadien doit établir des relations directes entre La Rochelle, Québec et Montréal avec escale à Saint-Pierre et Miquelon. Le premier steamer l'*Olbia* part de La Pallice le 21 août 1893 pour le Québec avec marchandises et passagers. Quatre départs ont lieu de La Rochelle cette même année. Le dernier voyage est assuré par l'*Adowa* en décembre. Pour compléter ce dispositif, la compagnie envisageait même de créer *"une sorte d'exposition permanente d'échantillons des produits français convenant à la population Canadienne. Cette combinaison nous a paru utile à étudier et nous la compléterions volontiers, en établissant à Rouen et à La Rochelle une*



Alcide d'Orbigny, Président de la Chambre de Commerce (1893-1907)



Vue d'ensemble du port de Montréal en 1925.

*exposition similaire des échantillons des produits Canadiens pouvant entrer plus ou moins largement dans la consommation française."*

La Chambre de Commerce de La Rochelle reste attentive à toute nouvelle création de lignes commerciales entre les deux pays. Elle espère être le port français d'escale et le rappelle dans une lettre adressée par son Président, Alcide d'Orbigny, à la Chambre de Commerce française de Montréal *"les souvenirs historiques qui sont communs à La Rochelle, aux pays d'Aunis et de Saintonge, et au Canada, et qui doivent se faire désirer par un sentiment réciproque de sympathie, de voir se rénover la chaîne des anciennes relations... Si la pensée et le cœur des canadiens se reportent souvent vers notre ville d'où partirent jadis tant de vaisseaux et tant de colons pour la "nouvelle France", ils se rappellent également les relations commerciales importantes du siècle dernier et ils se demandent si ce n'est pas encore de La Rochelle que doivent partir les vaisseaux qui porteront au Canada les passagers et les produits français."*

Mais c'est de l'action que réclament les différents acteurs canadiens et notamment leur gouvernement toujours prêt à subventionner des lignes commerciales transatlantiques.

### Tonnay-Charente préféré à La Rochelle

Une nouvelle initiative canadienne voit le jour, après le succès éphémère de la ligne Boissière et l'échec de la Compagnie Franco-Canadienne de 1893. Les premiers vapeurs sont annoncés au printemps 1900. Cette ligne naviguera en droiture entre la France et le Canada, desservant les deux ports du Havre et de Bordeaux et fera escale trois fois par an en Charente-Inférieure ; non pas à La Pallice mais à Tonnay-Charente, au grand dam des négociants rochelais. Tonnay-Charente est alors le principal port d'expédition des eaux-de-vie des Charentes. Celles-ci représentent en valeur le quatrième produit phare exporté de France vers le Canada après les peaux brutes, les draperies et les soieries.

La Chambre de Commerce de La Rochelle fait part de son immense déception à A. Poindron, agent général pour le Canada concernant les produits français. L'agent évoque diplomatiquement la raison de la préférence de Tonnay-Charente : *"Au Canada, nous avons trouvé*



*les plus grosses relations encore établies via Tonnay-Charente, et lorsqu'il nous est arrivé de consulter les expéditeurs charentais nous les avons trouvés nettement opposés à la voie de Bordeaux mais hésitant entre les deux voies de La Pallice et de Tonnay-Charente. Il nous avait paru toutefois relever comme une nuance de préférence pour les vieilles habitudes par Tonnay. Nous y tenons tant en France, à nos bonnes vieilles habitudes."*

### **Importer du pitchpin**

La lecture d'une publication de la Chambre de Commerce française de Montréal en 1911 nous renseigne quant au trafic et les produits exportés de la région vers le Canada. Les maisons d'eau-de-vie de Cognac et des deux Charentes sont les plus représentées, au nombre de 26. On trouve également Philippe Richard de Saint-Jean d'Angély (distillateur liquoriste), Debouchaud et Cie de Nersac (feutres pour papeterie) et L. Lacroix fils d'Angoulême (papiers à cigarettes). Au retour le principal produit importé est le bois du Canada dont le pitchpin, conifère d'Amérique du Nord utilisé en ébénisterie. La maison André Leps Ainé Fils dont les usines et chantiers se trouvent au lieu-dit la Cabane-Carrée à proximité du port de commerce de Rochefort, sur les bords de la Charente, en est un des importateurs.

Désormais, la Chambre de Commerce est consciente que si elle veut recevoir des produits canadiens, ce sont les différentes compagnies qui opèrent à La Pallice qui devront créer le courant commercial. En avril 1903, la compagnie de navigation finlandaise "Finska Lloyd" d'Helsingfors qui fréquente déjà le port, inaugure une nouvelle ligne directe entre La Rochelle et Montréal. L'agence de La Rochelle est confiée à Messieurs Canaud et Nordlindh, agents de plusieurs compagnies au bassin de La Pallice. Le service est assuré par deux vapeurs de 3000 tonnes entièrement neufs d'une vitesse de 10 à 12 nœuds.

Les produits importés alors du Canada sont principalement des céréales, du blé, du seigle et du maïs. En 1904, l'*Hektos* apportait en

autres 1 116 sacs de blé soit 111 tonnes puis lors d'un autre voyage 274 tonnes de maïs.

En octobre 1904 cette compagnie de navigation fait un premier point sur l'ouverture de sa ligne. "Depuis le mois d'avril jus-

*qu'au mois d'octobre les départs ont eu lieu chaque mois à date fixe et régulière. Le trajet entre La Rochelle-Pallice et le Canada a toujours été effectué en moins de 15 jours. Ce résultat n'a pas été obtenu sans de grands sacrifices de la part de notre compagnie.*

*Celle-ci, en effet, a eu au début grandement à souffrir des souvenirs laissés par des entreprises antérieures... les clients n'ont pas pu se rendre compte, que les conditions dans lesquelles se trouvait notre compagnie, la mettait à même d'éviter les causes d'insuccès des dites entreprises et d'assurer le service d'une manière toute différente. Nous pensons que la preuve est faite aujourd'hui, et nous espérons que l'année prochaine les chargeurs, convaincus par une expérience de 7 mois, voudront bien donner tout leur appui à notre compagnie et reconnaître ainsi les sacrifices importants faits par elle pour établir, sur des bases sérieuses, une ligne régulière et directe entre la France et le Canada. Les difficultés de la navigation et surtout l'absence de fret pendant l'hiver ont amené notre compagnie à suspendre le service pendant toute la durée de la fermeture du Saint-Laurent et dans l'état actuel du trafic cette mesure nous paraît non seulement prudente mais nécessaire."*

### **Le Havre gagne la partie**

L'agent commercial du gouvernement canadien en France, A Poindron ne peut que se féliciter de l'initiative de la *Finska-lloyd*. Cependant si cette ligne directe renoue les relations entre le Canada et la France via La Rochelle, elle ne met pas pour autant fin à la volonté du gouvernement canadien d'y établir



*Grues déchargeant du charbon dans le port de Montréal.*

et surtout de pérenniser une ligne Franco-Canadienne. Il subventionne à partir de 1905 la Compagnie Allan de Sir Montague Allan, le plus grand armateur canadien, pour un service transatlantique régulier avec le port du Havre.

L'arrivée du *Sarmatian* au Havre fait la une de "La Presse", quotidien de Montréal comme le premier navire touchant les côtes françaises depuis la corvette *la Capricieuse* en 1855. L'article dithyrambique est adressé par le journal à la Chambre de Commerce de La Rochelle afin qu'elle lui exprime son opinion à ce sujet. Dans sa réponse, le Président regrette qu'aucune ligne de l'article ne mentionne l'existence des services de la Compagnie "Finska Lloyd" bien que "la Chambre de Commerce du district de Montréal et la Chambre de Commerce française de Montréal connaissent parfaitement cette ligne régulière et en ont souvent parlé avec éloge dans leur bulletin". Ce service régulier à partir de La Rochelle ne survivra pas au lancement de la ligne de la Compagnie Allan.

Le port du Havre offre de nombreux avantages faces auxquels La Rochelle ne peut rivaliser. Ce nouveau service régulier donne contrairement aux précédentes initiatives de bons résultats et inscrit définitivement Le Havre comme le port Français tête de ligne des relations commerciales avec le Canada.

Malgré la volonté des autorités canadiennes et des multiples tentatives de création de ligne avec le Canada, La Rochelle ne redeviendra jamais la principale porte d'entrée des produits canadiens, comme ce fut le cas au XVIII<sup>e</sup> siècle.