

LE LYONNAIS SUR LE DANUBE : LIBERTÉ DE NAVIGATION ET OPPORTUNISME COMMERCIAL FRANÇAIS (1856–1858)

PATRICE PIPAUD
(Université de Nantes, CRHIA)

The Crimean War was an opportunity for France to try to extend its allegedly insufficient economic exchanges with the Danubian principalities. The Treaty of Paris, which ended the Crimean War, was to open the Danube to public law and European trade. This paper examines the circumstances in which entrepreneurs from the Rhône shipping industry, threatened in France by the rise of railways, attempted to reuse their ships by establishing a river shipping company operating between Moldavia and Serbia. The story of this ephemeral attempt, initially favoured by a navigation concession, is part of the debates initiated around the opening of the Danube to the navigation of all flags.

Keywords: Crimean War, Danube, Danubian principalities, river navigation, freedom of navigation, French economic interests.

La liberté d'accès et de navigation dans le Danube figure parmi les causes de la guerre d'Orient de 1853–1856. Avant que le conflit ne se déplace en Crimée, l'Autriche, la France et la Grande-Bretagne l'inscrivent parmi les points de garantie exigés de la Russie. Le traité de Paris du 30 mars 1856 reprend cette disposition en l'inscrivant dans la continuité des principes définis dans l'acte du congrès de Vienne de 1815 pour les fleuves séparant ou traversant plusieurs États¹. La presse économique du Second Empire, retient la liberté nouvelle du Danube comme une disposition absolue et sait gré à un navigateur français d'avoir eu la préscience de cette ouverture du fleuve au commerce international, comme elle lui reconnaît l'habileté d'en avoir saisi l'opportunité : « La liberté du Danube était une des conditions essentielles de la paix. Elle fut le passeport dont se servit le capitaine Magnan pour pénétrer dans la mer Noire, explorer les bouches du Danube, puis pour entrer résolument dans ce grand fleuve où la navigation française n'avait jamais eu accès². »

Le voyage du *Lyonnais*, premier bateau français à vapeur dans le Danube s'inscrit à la fois dans l'histoire économique de l'Europe orientale et de l'Empire ottoman et dans un moment particulier des relations internationales, consécutif au

¹ Article 15 du traité de Paris.

² Charles Boersch, « Projet de navigation franco-roumaine de MM. Mathiss, Parrot et Magnan », *L'Industriel alsacien*, 23 juillet 1857.

traité de Paris. Malgré les doutes qu'il émet sur le sens réel à donner aux nouvelles dispositions que cet acte contient, le consul de France, au moment où le *Lyonnais* arrive à Galati, expose au ministre des Affaires étrangères Walewski qu'il « n'est pas douteux qu'il y aurait un grand intérêt pour le commerce et l'industrie de la France à participer soit directement soit indirectement, au débouché plus ou moins large que la réglementation de la navigation danubienne doit ouvrir dans un temps donné à l'intercourse européenne³».

Une volonté générale de développer les échanges économiques naît de la fin de la guerre de Crimée et des termes de l'accord international qui la conclut. Dans le cas de la France, le soutien apporté à l'unification des principautés moldo-valaques peut être vu comme la volonté de les intégrer dans un système de dépendance agraire que cet État aurait le désir de contrôler⁴, mais son positionnement commercial au sortir de la guerre est loin de lui permettre de satisfaire à cette ambition.

Depuis la fin des années 1830, les agents consulaires français de Galati et Iasi remplissent leur correspondance commerciale de recommandations pour l'établissement de relations plus suivies entre les maisons de commerce françaises et les échelles danubiennes. Ils se heurtent aux réticences exposées par la Chambre de commerce de Marseille qui met en avant le coût élevé des frets et l'insécurité de la navigation. En 1856, la situation nouvelle, instaurée par l'éloignement de la Russie, la reprise de la navigation des anciens belligérants, la position privilégiée des vainqueurs de l'alliance franco-britannique et de l'Autriche occupante, créent les conditions pour l'établissement d'une domination économique des nations occidentales dans le commerce danubien. Dans ce contexte, la France doit renforcer un positionnement considéré comme insuffisant dans les ports du bas Danube face à la Grande-Bretagne et à l'Autriche.

Dans les années 1830, le pouvoir de Vienne met en place une emprise économique sur sa périphérie que constituent les principautés danubiennes, important des céréales de Moldavie et de Valachie et exportant ses produits manufacturés. Le plus important vecteur de communication au sein de cette politique est la *Compagnie des navires à vapeur du Danube*, ou DDSG⁵ qui a ouvert en 1834 une ligne entre Vienne et Galati. Les Portes-de-Fer sont franchies pour la première fois à la descente⁶. Deux ans plus tard, la DDSG renforce son positionnement sur le fleuve par l'inauguration d'un service entre Galati et Constantinople. Le consul de France n'a pas de mots assez durs pour qualifier les inconvénients du monopole de la compagnie⁷. En 1845, une autre compagnie autrichienne, le *Lloyd Austriaco* reprend

³ Centre des Archives Diplomatiques de Nantes [désormais CADN], consulat de Galati, vol. 15, Alfred de Brossard à Walewski, 20 juin 1856.

⁴ Antoine Roger, *Les fondements du nationalisme roumain (1791–1921)*, lib. Droz, 2003, p. 97.

⁵ *Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft*

⁶ Luminita Gatejel, « Overcoming the Iron Gates. Austrian Transport and River Regulation at the Lower Danube, 1830s–1840s », *Central European History*, n°49, 2016, p. 162–180.

⁷ CADN, consulat de Galati, vol. 4, Jean-Baptiste Viollier, vice-consul, au comte de Saint-Priest ambassadeur de France à Vienne, 23 mai 1839.

la ligne entre Trieste et Constantinople, puis la prolonge en 1849 entre la capitale ottomane et Galati. Ce port est ainsi retenu comme le point de correspondance entre les deux compagnies. Il n'est plus qu'à cent heures de Vienne depuis que la DDSG a inauguré une ligne rapide hebdomadaire en 1853⁸. Cette disposition reconnaît l'opportunité de son positionnement entre le bas Danube, en aval des Portes-de-Fer, et le Danube dit « maritime ».

Le cas de la principale compagnie autrichienne de navigation a été évoqué lors des négociations de Paris pour en critiquer le monopole sur une section du fleuve non bordée par le territoire autrichien. La situation est paradoxale pour Vienne. L'ouverture de la navigation à tous sur l'ensemble de la partie navigable du fleuve, évolution qu'elle ne souhaite pas, est pourtant la seule justification à la présence de ses bateaux dans le bas Danube. D'un autre côté, l'acceptation d'aligner le Danube sur les principes de libre navigation définis en 1815 menace directement le monopole de la DDSG en amont de Galati.

C'est dans le but d'écorner ce monopole que prennent place plusieurs projets qui ont en commun l'emploi sur le Danube de navires de rivières désormais inutilisés sur le Rhône et la Saône. Causée par la concurrence du chemin de fer dans la vallée du Rhône, la situation dramatique dans laquelle se débattent les compagnies de navigation les pousse à imaginer les moyens de se débarrasser d'une partie de leur matériel pour limiter les pertes financières d'une sous-exploitation. Le périple du navire *Le Lyonnais* dans le Danube est d'autant plus relayé par la presse européenne, que ses propriétaires obtiennent de la part des autorités moldaves un privilège de navigation sur deux importants affluents du fleuve. L'opposition autrichienne à cette concession conduit à son annulation par l'Empire ottoman suzerain des principautés danubiennes.

Les débats provoqués par cette question prennent place dans les discussions diplomatiques ouvertes par le traité de Paris autour de l'ouverture du fleuve à la liberté de navigation pour tous les États. Ils se focalisent au sein et à propos de deux commissions organisées par les articles 16 et 17 de cet accord : la Commission européenne du Danube (CED) constituée de délégués de tous les États signataires qui se réunit à Galati et la Commission réunissant les États riverains et les Principautés danubiennes, chargée de l'établissement d'un acte de navigation. Si la première est considérée par les puissances maritimes comme la garante d'un droit libéral européen, la seconde est réputée être sous la domination exclusive de l'Autriche. Les discussions s'achèvent provisoirement en 1858 par un constat de désaccord entre les États non riverains et cette puissance.

L'histoire de l'expédition du *Lyonnais* et du projet de compagnie franco-danubienne s'inscrit dans le processus historique qui accompagne ces débats. Pour la presse française, la proclamation de la liberté de navigation sur le Danube par l'article 15 du traité de Paris, sonne comme une invitation à investir le champ du

⁸ CADN, consulat de Galati, vol. 15, Jean-Baptiste Gardéra à Drouyn de Lhuys, 15 mai 1853.

commerce danubien dans la perspective de prendre place parmi les bénéficiaires économiques du conflit qui s'achève. Dans le contexte de la difficile mise en œuvre d'une liberté contestée aux États non riverains du fleuve et malgré le soutien de partenaires locaux, les buts avoués, les motivations apparentes et les moyens mis en œuvre par la Compagnie Franco-danubienne, répondent-ils au besoin de renforcement de la présence française dans les ports danubiens ? sont-ils même suffisants pour donner quelque chance à la batellerie du Rhône de prendre une place dans un trafic fluvial dominé par une entreprise qui personnifie l'emprise de l'Autriche sur une de ses périphéries ?

La première partie de cette étude établit le constat d'une double situation économique. En France, l'essor des chemins de fer menace directement l'existence des puissantes sociétés de navigation du Rhône. Dans les ports du bas Danube, la présence française est jugée insuffisante en raison de mouvements commerciaux, faisant presque exclusivement appel à la navigation de pavillons étrangers. Le voyage du *Lyonnais* dans le Danube qui est relaté dans la seconde partie, permet de cerner les ambitions d'une expédition motivée par les perspectives de liberté mais bridée par l'opposition de la DDSG. La troisième partie, centrée sur le privilège de navigation accordé par les autorités de Moldavie, examine l'impact de cette concession dans la problématique plus générale de la liberté de navigation. La quatrième partie expose les perspectives économiques dans lesquelles s'inscrit le projet de la Compagnie Franco-danubienne. La cinquième partie enfin, revient sur la question de la liberté de navigation sur le Danube et montre que l'expédition du *Lyonnais* qui apparaît dans les débats est au cœur de cette problématique.

SAUVER LA BATELLERIE DU RHONE ET OUVRIR LE DANUBE AU COMMERCE FRANÇAIS

Le milieu de la décennie 1850 voit l'apogée de la guerre d'Orient. Le déplacement du conflit vers la Crimée nécessite le transfert de troupes et de matériel sur du matériel dédié performant. Au début de l'année 1855, le ministre français de la Marine s'adresse aux administrateurs de la *Compagnie générale des bateaux du Rhône* qui possède ce matériel, pour leur demander leur aide dans la mise en œuvre et l'utilisation de machines à haute pression dont il se propose d'équiper des bâtiments de flottille destinés aux armements de guerre⁹. De cette collaboration, naît l'idée d'employer les navires performants du Rhône dont le service est menacé par le développement du chemin de fer.

⁹ Lettre de Théodore Ducos, ministre, secrétaire d'État de la Marine et des Colonies à MM. Les Administrateurs de la Compagnie générale des bateaux du Rhône, 28 janvier 1855 : Albert Breittmayer, *Archives de la navigation à vapeur du Rhône et de ses affluents*, Vol. 2, Paris lib. Guillaumin, 1883, p. 319.

VOIE FLUVIALE OU CHEMIN DE FER ?

En 1853, un accord est sur le point de survenir entre le groupe des financiers qui s'est vu adjuger le chemin de fer Lyon-Avignon, et plusieurs compagnies de navigation à vapeur du Rhône. L'idée est de proposer un compromis entre la voie ferroviaire nouvelle et la voie fluviale qui conserverait le monopole sur la Saône. L'arrangement est rejeté par le ministre des Travaux-publics qui ne voit pas d'un mauvais œil la concurrence entre les deux modes de transport¹⁰.

À la CGN, le capitaine Magnan propose un autre compromis favorisé par les circonstances de la guerre d'Orient¹¹.

L'idée de Magnan, telle qu'elle apparaît dans les archives de la CGN¹², est d'envoyer en Orient des bateaux plats capables de transporter 500 hommes ou 300 tonnes de matériel. Grâce à leur faible tirant d'eau « Ils pourraient franchir les barres du Danube et du Dniester [...] et remonter ces cours d'eau¹³ ». Pour réaliser un essai, il choisit le *Cygne*, un vapeur à aube muni d'une machine à haute pression. Le bateau quitte Marseille en direction de Constantinople où il accoste le 19 septembre 1855. L'intendant militaire affecte le *Cygne* à la liaison de l'Île des Princes où sont internés des prisonniers russes. Le 8 octobre, alors qu'il convoie des détenus, il est coulé par un paquebot du *Lloyd* en provenance de Trieste¹⁴. Un compte-rendu du voyage et du naufrage signé par l'avocat de la compagnie figure dans le journal *l'Illustration* agrémenté de gravures du *Cygne*¹⁵.

Il n'a pas échappé à ceux qui préconisent de substituer le Danube au Rhône dans ce projet, que le territoire du bassin oriental du plus grand fleuve d'Europe est dépourvu de lignes de chemin de fer. Il faut attendre le début des années 1870 pour qu'il relie Galati à Bucarest et Iasi¹⁶. Si l'on fait exception du premier tronçon construit en 1859, qui passe pour être en capacité de détourner une partie du trafic fluvial qui alimente le port moldave¹⁷, le chemin de fer est encore loin de concurrencer la voie fluviale et pour longtemps encore la navigation peut seule assurer les communications économiques en amont et en aval de Galati. Si la

¹⁰ Pour une synthèse sur cette question, voir : Félix Rivet, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône (1783–1863)*, Paris, PUF, 1962, 621 p.

¹¹ Félix Rivet, « Le dernier voyage du *Cygne*, l'odyssée d'un ancien bateau à vapeur de la Saône », *Bulletin de la Société des amis des arts et des sciences de Tournus*, t. LI, 1951, p. 32–39

¹² Albert Breittmayer, *Archives de la navigation à vapeur du Rhône et de ses affluents*, vol. 1, Marseille, 1880, Vol. 2, Paris lib. Guillaumin, 1883.

¹³ *Rapport sur l'utilité et les services que peuvent rendre les bateaux plats à vapeur du Rhône et de la Saône dans la guerre d'Orient*, 11 mars 1855, *ibid.*, vol. 2, p. 322–323.

¹⁴ *Rapport et déposition du capitaine Magnan*, 8 octobre 1855, *ibid.*, p. 346–348.

¹⁵ Martin-Rey, « Voyage du *Cygne*, de Lyon à Constantinople », *L'Illustration*, 22 décembre 1855.

¹⁶ Henry Jacolin, « L'établissement de la première voie ferrée entre l'Europe et la Turquie. Chemins de fer et diplomatie dans les Balkans », *Revue d'histoire des chemins de fer* n°35, 2006.

¹⁷ Constantin Ardeleanu, Efectele construirii căii ferate Cernavodă – Constanța asupra navigației dunărene (1859–1860), *Analele Universității Ovidius din Constanța – Seria Istorie*, 2006, n° 03, p. 41–54.

France veut espérer améliorer sa position dans ce port, elle doit absolument redresser la situation d'une flotte commerciale presque inexistante sur le Danube, ou continuer de se fier à des courtiers étrangers et à des pavillons tiers.

LE COMMERCE FRANÇAIS À GALATI AVANT LA GUERRE DE CRIMÉE

Avec son statut de port franc effectif au printemps 1837 Galati devient une place suffisamment importante pour que les autorités consulaires de France à Iasi décident de nommer un négociant français à la tête de cette agence au début de l'année suivante¹⁸. L'année 1838 est également marquée par une série d'accord commerciaux qui contribuent au décollage commercial des ports du bas Danube. Les traités de l'Angleterre et de la France avec l'Empire ottoman¹⁹ sont précédés du traité de Vienne entre l'Angleterre et l'Autriche, le 3 juillet. Cet accord étonne beaucoup l'agent consulaire français par la façon dont il semble considérer Galati comme un port autrichien²⁰. Primordial pour le commerce britannique, il entraîne le développement d'un trafic direct entre l'Angleterre et les ports du bas Danube. Concernant la France, la Chambre de commerce de Marseille, est peu motivée pour encourager le développement du commerce danubien. Aux perspectives encourageantes signalées par Jean-Baptiste Viollier²¹, l'institution répond par une longue litanie des obstacles qu'elle considère comme insurmontables : la mauvaise qualité des blés à leur arrivée à Marseille voisine avec l'insécurité de la navigation en mer Noire et des accès au fleuve. L'insécurité des traités et le manque de protection par les autorités moldo-valaques comme la trop faible consommation intérieure des Principautés expliquent aussi le désintérêt des commerçants français²².

La montée en puissance du trafic commercial de l'Angleterre et de la France porte ces deux États en tête des importations à Galati au début des années 1850 mais l'Angleterre distance largement sa concurrente avec ses machines, ses fers et ses laines²³. Les produits coloniaux, notamment le sucre et le café constituent plus

¹⁸ Les intérêts français sont représentés depuis la fin de l'année 1836 par le vice consul britannique Cunningham, mais il n'assume que les fonctions administratives en mettant sa chancellerie au service des sujets français.

¹⁹ Traité de Balta-Liman pour l'Angleterre le 16 août, traité de Constantinople pour la France le 25 novembre.

²⁰ CADN, consulat de Galati vol 4, Viollier à Huber consul de France à Iasi, 6 décembre 1838. Sur cette question d'un traité passé entre deux États concernant les ports d'un troisième, non partie prenante de l'accord, voir : Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*, Braïla, Editura Istros a Muzeului Brailei, 2008, 307 p., ici p. 172–180.

²¹ CADN, consulat de Iasi, vol. 2, notice sur Galati et Ibraïla par Jean-Baptiste Viollier, annexée à la dépêche du consul Huber au comte Molé, 15 juin 1838 (minute).

²² *Ibid.*, lettre de la Chambre de commerce de Marseille au ministre du commerce, 31 août 1838, annexée à la dépêche de la Direction commerciale et du contentieux à Huber, 8 novembre 1838.

²³ Parts de l'importation respective en valeur de l'Angleterre et de la France, 1849 : 59.1 et 19 %, 1850 : 51.9 et 27.6%, 1851 : 54.8 et 17.8 %.

de 90% des importations françaises. En 1847, les 2/3 des importations de sucre à Galati venaient de France²⁴. Le mouvement des exportations est plus lent. En 1851, le blé envoyé vers la France ne représente que 3,5% des céréales exportées à partir de Galati.

La prise en compte par la France de l'importance commerciale du port de Galati coïncide avec l'élévation, en 1852, du poste diplomatique qu'elle y possède au rang de consulat. Un mémoire établi par le chancelier du poste a établi le potentiel du port moldave et souligné le retard pris par le commerce français par rapport à son homologue britannique. Les principales causes identifiées sont l'absence d'établissements commerciaux et de navires français dans le bas Danube. L'essentiel des opérations passe par les nombreuses maisons grecques d'armement et de commerce qui ont leurs établissements à Marseille: « C'est surtout le pavillon français qui est au-dessous du rôle qu'il devrait jouer dans la navigation du Danube. Depuis environ quinze ans que notre marine fréquente ce fleuve elle est encore à peu près au même point que dans les premières années²⁵. »

ÉTAT DES LIEUX DU COMMERCE DE GALATI EN 1856

En mars 1854, la navigation sur le Danube est interrompue par la guerre. Elle reprend au cours de l'année 1855, mais les cinq États belligérants en sont exclus. Malgré ce contexte, l'Angleterre et la France figurent toujours au premier rang en valeur des importations à Galati²⁶. Cet état du commerce danubien est dû à l'activité de la flotte grecque. À l'exportation, où elle est l'intermédiaire des alliés de l'Empire ottoman, elle est largement en tête devant celle de l'Autriche qui tire aussi avantage de l'état de guerre²⁷. Ce pays voit aussi la reprise de la navigation régulière.

La navigation régulière par vapeurs, qui concerne essentiellement l'Autriche, ne figure pas jusqu'en 1855 dans les statistiques consulaires françaises. La DDSG, le Lloyd et le gouvernement autrichien sont discrets sur les chiffres du trafic commercial entre Vienne et Constantinople. Les confidences du consul Chiari à son homologue français de Galati sur la reprise du service en 1855, font état de 22,5 millions de francs à l'importation et de 2 millions à l'exportation, des chiffres à pondérer par la part représentée par la valeur des marchandises simplement en transit vers la capitale ottomane. Dans les analyses du consul de France, la prise en compte du trafic des vapeurs autrichiens contribue à inverser les statistiques générales du port de Galati qui devient majoritairement importateur par le

²⁴ Constantin Bușe, *Comertul exterior prin Galati sub regimul de port franc (1837-1883)*, Bucarest, 1976, p. 70.

²⁵ CADN, consulat de Iasi vol 3, mémoire de Victor Castaing chancelier du vice-consulat de Galati, 20 mars 1852.

²⁶ Angleterre 6,33 millions de francs, France 3,81, Empire ottoman 3,55 : CADN, archives du consulat de Galati, vol. 15, 28 mars 1856.

²⁷ Grèce 16,72 millions de francs, Autriche 4,83 : *ibid.*

doublement du chiffre de la valeur des marchandises entrantes²⁸. Elle n'est cependant pas utilisée dans les comparaisons entre États car ces mouvements ne correspondent pas à la définition classique de l'intercourse maritime. Il n'est plus douteux au lendemain de la guerre d'Orient que le trafic des compagnies régulières autrichiennes représente pour l'Angleterre et la France, une concurrence non négligeable à l'importation vers Galati et la Moldavie.

L'avènement de la paix et le retour à des conditions normales de navigation créent les conditions pour une reprise des exportations depuis le Danube : « Vers la fin de la guerre d'Orient, et immédiatement après la conclusion du Traité de Paris, les bâtiments marchands affluèrent en grand nombre dans les ports du bas-Danube, où les attiraient des circonstances très favorables au commerce des céréales et le taux extraordinairement élevé des nolis²⁹. » Avec 6,15 millions de francs, la France retrouve le premier rang des États exportateurs et double ses résultats de 1853. L'Angleterre domine toujours les importations en doublant les chiffres des deux années précédentes³⁰. Pour les autorités consulaires françaises, ces chiffres ne doivent pas faire oublier le caractère anémique de la navigation nationale dans le Danube. Les voiliers français comptent pour 17% dans le mouvement général commercial entre la France et Galati, alors que le pavillon britannique participe déjà pour 42% dans ses propres échanges commerciaux en 1856³¹. Les essais de navigation régulière à vapeur des *Messageries Impériales*, qui représentent plus de 10% du total des exportations françaises la même année, apportent une première réponse pour remédier à cette situation.

*

Après 1856, l'ambition des *Messageries Impériales* est de concurrencer la compagnie du *Lloyd* de Trieste afin de substituer le commerce méditerranéen de Marseille à celui des ports de l'Adriatique. Au lendemain du traité de Paris, une autre opportunité semble se dessiner pour s'opposer au monopole des compagnies autrichiennes sur le Danube en s'attaquant à celui de la plus puissante d'entre elles. Le déclin de la navigation fluviale en France causé par l'essor des lignes de chemin de fer apparaît comme l'occasion d'introduire à bon compte et avec profit un savoir-faire et du matériel sur un fleuve réputé propice à la navigation intérieure mais redouté pour son accès.

²⁸ La valeur des importations à Galati en 1855 passe de 15,62 millions de francs à 29,75 millions de francs en prenant en compte les importations des vapeurs autrichiens : CADN, archives du consulat de Galati, vol. 15, 29 mars 1856.

²⁹ CADN, Archives de la CED, série B, vol. 25, mémoire sur le régime administratif établi aux bouches du Danube par la Commission Européenne, mémoire rédigé par le Secrétaire général annexé au protocole 194, 26 avril 1867.

³⁰ CADN, consulat de Galati vol 15, correspondance commerciale, 17 février 1857.

³¹ 48 navires français sur un total de 280, 134 navires anglais sur un total de 317 : *Ibid.*, 30 mars 1857.

LE LYONNAIS SUR LE DANUBE

En février 1856, Magnan s'associe avec deux hommes d'affaire de Strasbourg. Leur société a pour but d'explorer le Danube et ses affluents, d'étudier les éléments commerciaux que peuvent offrir les provinces riveraines afin d'organiser entre les ports danubiens un service régulier de navigation fluviale³². Pour cela, ils achètent le *Lyonnais* qui assurait précédemment le service entre Arles et Marseille.

À GALATI

Une dépêche du 12 juin, du consul de France à Galati signale l'arrivée trois semaines plus tôt du *Lyonnais*, « premier steamer français qu'on ait vu jusqu'à présent dans le Danube³³ ». Dans la dépêche suivante, le vicomte de Brossard informe le ministre que Magnan et sa société ont obtenu « par acte princier du 29 mai dernier, le privilège pour 30 années de la navigation à vapeur sur le Sereth et le Pruth³⁴ ».

Le 20 juillet, Magnan sollicite l'autorisation de construire un débarcadère à Galati³⁵. Il a planté le pavillon français et fait construire un entrepôt à charbon sur un terrain qui lui est concédé auprès de celui du *Lloyd*. Le consul Brossard reçoit une communication de l'agent des *Messageries impériales* qui l'informe d'un arrangement entre sa compagnie et Magnan pour partager les installations de l'échelle de Galati. La compagnie marseillaise a projeté plusieurs voyages d'essai pour étudier la possibilité d'ouvrir une ligne régulière de navigation entre Constantinople et Galati³⁶.

LE VOYAGE SUR LE DANUBE

L'arrivée du paquebot des Messageries impériales à Galati coïncide avec le départ du *Lyonnais*. Le 22 juillet, Magnan quitte le port pour reconnaître le fleuve jusqu'à Belgrade. Le consul de France refuse de lui délivrer un document l'autorisant à remonter jusqu'à Pest. Le capitaine Magnan « semble croire que le

³² Charles Boersch, « Projet de navigation franco-roumaine de MM. Mathiss, Parrot et Magnan », *L'Industriel alsacien*, 23 juillet 1857.

³³ CADN, Consulat de Galati, vol. 15, Alfred de Brossard à Walewski, 12 juin 1856.

³⁴ *Ibid.*, 20 juin 1856.

³⁵ *Ibid.*, vol. 191, lettre de Magnan au consul de France à Galati, 20 juillet 1856.

³⁶ Les paquebots des Messageries Impériales de Marseille, vapeurs armés pour affronter la Méditerranée et la mer Noire, ont mené des missions de transport de troupes et de matériel pour l'armée française durant la guerre de Crimée. L'achèvement de ce service, en juillet 1856 libérant des navires, la compagnie décide de réaliser des voyages d'essais entre Constantinople et Galati dans le but d'ouvrir une ligne régulière. Le premier voyage du *Péliclès* a lieu le 14 juillet 1856 au départ de la capitale ottomane.

traité de Paris ouvre le Danube à tous les pavillons, sans exception, dans toute l'étendue de son cours³⁷ », écrit-il, mais Brossard n'est pas décidé à « soulever prématurément [...] les questions que renferme l'application du grand principe posé dans l'article 15 du traité de Paris³⁸ ».

Après le voyage du *Cygne* et sa fin médiatisée, l'expédition du *Lyonnais* tient en haleine les lecteurs de la presse française. Le 18 août, *la Presse* signale le naufrage du bateau aux Portes-de-Fer³⁹. La nouvelle, rapportée par les journaux autrichiens, est fautive. « Nos journaux vous auront instruit des phases de la navigation du *Lyonnais* dans le Danube supérieur, bien des histoires ont été brodées là-dessus⁴⁰ » écrit l'un des voyageurs.

UNE PREMIÈRE ENTORSE AU MONOPOLE DE LA DDSG

De toutes les péripéties du voyage, relayées généreusement par les journaux, le lecteur retient surtout l'attitude déloyale de la compagnie de navigation danubienne envers son concurrent. La correspondance de *La Presse* cite une instruction de la DDSG à ses capitaines à propos de vapeurs turcs et français qui ont le dessein de franchir les Portes de fer. Si elle prévoit de porter assistance aux marins et passagers en cas de naufrage, elle précise que « Ce cas excepté, il ne devra être accordé à ces bateaux étrangers aucun appui, aucun secours ; [...] il ne peut leur être donné autorisation de se servir de nos débarcadères, ni de nos ports, ni de nos pilotes; et il ne doit leur être livré ni charbon ni autres matériaux⁴¹ ».

Le *Lyonnais* arrive à Belgrade le 7 août où il reçoit un accueil chaleureux⁴². Une « canonnade de mousquets et de canons et des foules de gens rassemblés sur la berge » saluent cette première entorse au monopole de la compagnie autrichienne et la perspective de l'instauration d'une libre navigation sur le Danube souhaitée par le gouvernement serbe. De Belgrade, Magnan, accompagné de Jovan Ristic, secrétaire du ministère des Affaires étrangères de Serbie, entreprend l'exploration de la Save⁴³.

*

En septembre, après un périple jusqu'en Bosnie, le *Lyonnais* est de retour à Belgrade pour y passer l'hiver. Le capitaine, qui doit face à la contestation de son privilège de navigation sur le Séreth et le Pruth, partage son temps entre la capitale serbe et Galati.

³⁷ CADN, Consulat de Galati, vol 15, Alfred de Brossard à Walewski, 20 juin 1856.

³⁸ *Ibid.*, 30 juillet 1856.

³⁹ *La Presse*, 18 août 1856.

⁴⁰ CADN, consulat de Iasi, vol 55, lettre de F. Parrot au consul Victor Place, 17 septembre 1856.

⁴¹ *La Presse*, 5 octobre 1856.

⁴² Lettre de F. Parrot, de la Société Mathiss, Magnan et Parrot, 20 août 1856, *op. cit.*

⁴³ Gordana Karovic, « Establishing steam navigation in the principality of Serbia », in: Strdan Rudic & Selim Aslantasi (dir), *Belgrade 1521–1867*, Belgrade, Dragana Amedoski ed., 2018, p. 383–404.

LE PRIVILÈGE DE NAVIGATION SUR LE PRUTH ET LE SERETH

Né de l'hostilité moldave à l'occupation autrichienne, le privilège concédé à Magnan et ses amis permet d'amorcer le débat sur l'ouverture de la navigation pour tous sur le Danube et ses affluents. Dès lors que le traité de Paris du 30 mars 1856 déclare appliquer à ce fleuve les principes de liberté consacrés par l'acte de Vienne, aborder cette question devient inévitable à propos d'un texte promulgué deux mois plus tard. Les paradoxes qu'elle entraîne naissent de la nature d'un acte fondamentalement contraire à cette liberté.

L'ACTE DU 29 MAI 1856

Le texte de la chrysobulle de concession du 29 mai 1856 comporte 21 articles. Le traité concerne la navigation sur les deux affluents « s'ils sont ou deviennent navigables⁴⁴ » et sur les lacs du territoire moldave. Il comporte l'exemption de certains droits de douane. Les fonctionnaires moldaves paieront demi-tarif leur passage sur les navires de la future compagnie et les troupes et matériels de guerre bénéficieront de la gratuité en temps de paix. Il est prévu que les bateaux naviguent sous pavillon moldave, que l'uniforme du personnel soit réglementé par la Moldavie, qui entretiendra en outre des élèves navigants pour apprendre la navigation fluviale et les manœuvres des machines. Le remorquage de chalands est également prévu dans les charges de la compagnie.

LA CONTESTATION DU PRIVILÈGE

La presse française aborde tardivement la question du privilège. Le *Journal des débats* met en doute sa validité et critique les anciennes autorités moldaves : Une question assez grave se présente, c'est celle du privilège exclusif de navigation à vapeur du Pruth et du Sereth, accordé par l'ex-prince de Moldavie [...] On est en général d'opinion qu'un pareil privilège constitue une infraction aux traités, et l'on pense que le gouvernement français sera du même avis⁴⁵. La rapidité d'obtention du privilège de navigation étonne les observateurs. Arrivés à Galati en provenance de Constantinople aux environs du 22 mai 1856, les propriétaires du *Lyonnais* ont le document en leur possession une semaine plus tard. Les circonstances sont celles de la fin du mandat de Grigore Ghica. Magnan et ses associés accompagnés de l'avocat Martin-Rey, sont invités à Iasi où siège le grand conseil administratif de Moldavie⁴⁶. L'occasion est donnée par le refus d'une demande autrichienne en faveur de la DDSG, que relate un opposant à Ghica :

⁴⁴ CADN, consulat de Iasi, vol. 55. Dossier Navigation à vapeur sur le Pruth et le Sereth, 1856–1858.

⁴⁵ *Le Journal des débats*, 21 août 1856.

⁴⁶ Baron d'Avril (sous le pseudonyme de Cyrille), *De Paris à l'île des Serpents, à travers la Roumanie, la Hongrie et les Bouches du Danube*, Paris, E Leroux, 1876, p. 44–46 ; Lettre de P. Martin-Rey, *Le Journal des débats*, 26 août 1856.

Les autrichiens viennent d'éprouver un second échec. Leur programme était d'arriver à l'incorporation de fait [de la Moldavie et de la Valachie] par l'appropriation des [...] établissements d'utilité publique dans les principautés. Notre programme à nous est de tout leur refuser. Ils ont demandé la banque : refusé. Maintenant ils ont demandé un privilège pour la navigation à vapeur du Pruth et du Sereth. Ils ont été de nouveau refusés. La concession a été accordée dans les 48 heures à une compagnie française, la compagnie de navigation du Rhône, représentée par le capitaine Magnan, le même dont le bateau à vapeur avait été coupé en deux dans la rade de Constantinople par un pyroscaphe autrichien⁴⁷.

Les protestations des autorités autrichiennes ne tardent pas. Une note du comte de Buol, Ministre des affaires étrangères, rappelle à son consul à Iasi que « la libre navigation tant sur mer que sur tous les fleuves de l'Empire ottoman, stipulée par les anciens traités entre l'Autriche et la Porte [...] a été de tout temps comprise et pratiquée dans un sens dégagé de toute condition restrictive⁴⁸. » Une démarche officielle est engagée le 20 juillet auprès de Fuad Pacha, ministre des Affaires étrangères de l'Empire ottoman par l'internonce autrichien. Rappelant que les droits concédés par la Porte concernent toutes les autres Puissances, il proteste que le privilège concédé à Magnan contrevient « aux principes internationaux établis d'abord par le Congrès de Vienne et adoptés et sanctionnés en dernier lieu par les puissance signataires du traité du 30 mars, qui livre le Danube avec ses affluents qui traversent dans leur cours plusieurs États à la navigation de tous les pavillons sans aucune exception⁴⁹ ».

Le traité de commerce de Passarovitz passé en 1718 entre l'Autriche et La Porte, prévoit pour les marchands impériaux, la possibilité de conduire leurs marchandises sur le Danube⁵⁰. Le *Séné* ou « capitulations nouvelles » de février 1784 qui régit les relations commerciales entre les deux empires confirme le précédent traité⁵¹. Ghica et Martin-Rey contestent l'application de ces textes sur un territoire devenu « distinct de l'Empire ottoman⁵² ».

Quelques jours avant la fin du mandat de Ghica, Kogalniceanu craint le retrait de la concession : « Nous avons eu le courage de donner le privilège de la

⁴⁷ Lettre de Mihail Kogalniceanu à Constantin Alexandru Rosetti, 18/30 mai 1856 : Archives Dumitru Bratianu, vol. II publiés par Al. Cretzianu, établissement Culturel Ion C. Bratianu, 1934.

⁴⁸ CADN, consulat de Iasi, vol 55, extrait d'une dépêche du comte de Buol, 30 juin 1856, annexée à la réponse de Jean Ghyka à Gödel Lannoy consul général d'Autriche à Iasi, 14 juillet 1856.

⁴⁹ Lettre de Anton Prokesch-Osten, Internonce et ministre plénipotentiaire d'Autriche à Constantinople à Fuad Pacha, ministre des Affaires étrangères de la Porte, 20 juillet 1856 : Osmanli Arsivi 157 41 2, Je remercie M. Süleyman Uygun de m'avoir signalé la présence de cette pièce dans les archives ottomanes.

⁵⁰ *Abrégé de l'histoire des traités de paix entre les puissances de l'Europe depuis la Paix de Westphalie*, par Mr Koch de l'Institut national de France, t. 4^e contenant les traités entre les puissances chrétiennes et les Turcs, Bâle, Paris, Leipzig, Strasbourg, Decker, 1797, p. 50-51.

⁵¹ *Recueil des traités de commerce et de navigation de la France avec les puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie en 1648* par le comte d'Hauterive et le chevalier de Cussy, 2e partie, t. 1er, Paris Rey et Gravier, 1834, p. 129-133.

⁵² Lettre de P. Martin-Rey, *Le Journal des débats*, 26 août 1856.

navigation de nos rivières à une compagnie française. Ce privilège, la Turquie le brise aujourd'hui pour l'accorder à l'Autriche, et la France ne dit rien⁵³ ! » La réponse française prend la forme d'une note du 8 août 1856. Son auteur est Édouard Thouvenel, ambassadeur de France à Constantinople, elle est adressée au premier drogman de l'ambassade.

Plutôt que l'interprétation des traités anciens, la note utilise un article de celui de Paris : « En présence du texte si clair et si positif de l'article 23 du traité de Paris, la Porte s'est elle-même retiré le droit d'annuler par un firman ou par un ordre quelconque une mesure d'administration intérieure prise à Bucharest ou à Iasi, et je ne saurais croire qu'elle eût un moment la pensée de suivre la voie qu'on lui indique⁵⁴ ». Thouvenel demande l'intervention des puissances signataires du traité de Paris. L'illégalité de la concession de Magnan est officialisée par la réponse des autorités ottomanes. Le texte donne satisfaction aux demandes autrichiennes, tant au point de vue du respect des traités internationaux antérieurs que de celui du traité de Paris :

Le ci-devant Hospodar de Moldavie, Prince Ghyka, a cédé à Monsieur Magnan, sujet de l'honorable gouvernement français, le privilège spécial d'établir un service de bateaux à vapeur sur les fleuves du Pruth et du Sereth. Comme cette concession contrevient à la teneur des traités, l'internonce autrichien a donné à ce sujet une Note officielle [...] Quoique qu'en vertu des privilèges spéciaux dont jouissent les deux principautés, tous le cas relatifs à leur administration intérieure soient du ressort des hospodars, néanmoins chacune de ces deux principautés est soumise naturellement aux traités existant entre l'Empire ottoman et les honorables puissances étrangères. Or tout ce qui se trouve en contradiction avec les clauses de ces traités est illégal. Il est naturel que la navigation du Pruth et du Sereth soient soumises aux conventions existant entre la Turquie et l'honorable cour d'Autriche au sujet de la libre circulation des fleuves qui traversent les deux États⁵⁵.

Thouvenel ne peut que regretter qu'il n'ait pas été pris un temps de réflexion avant de répondre aux injonctions autrichiennes et remarque que le principe d'un tel rejet peut aussi être préjudiciable à l'Empire ottoman :

On aurait eu ainsi le loisir de voir si le sened invoqué par le cabinet de Vienne et consenti à une époque où les procédés de la navigation fluviale étaient encore dans l'enfance ne signifie pas simplement que les eaux intérieures de l'Empire ottoman ne seront jamais interdites au pavillon commercial de l'Autriche ou s'il a une étendue telle que la Porte ne puisse, dans aucun cas, ni

⁵³ Lettre de Mihail Kogalniceanu à Constantin Alexandru Rosetti, 13 juillet 1856, Archives Dumitru Bratianu *op. cit.*

⁵⁴ Lettre de Thouvenel au premier drogman de l'ambassade de France à Constantinople, 8 août 1856 : *La Presse*, 20 septembre 1856.

⁵⁵ CADN, consulat de Iasi, vol. 55. Traduction de la *Lettre vizirienne à son excellence le Caïmacan* annexée à une communication du Secrétariat d'état de Moldavie, 21 août 1856. Cette lettre est publiée en France dans une traduction différente : *Le Journal des débats*, 16 septembre 1856.

dans aucune partie de la Turquie, opérer dans le lit des rivières des améliorations indispensables, en concédant aux particuliers et aux compagnies qui se chargeraient de les opérer, quelques avantages spéciaux et temporaires⁵⁶.

La consultation de la Commission européenne du Danube est avancée par l'ambassadeur parmi les solutions pour résoudre la question posée par l'interprétation des stipulations de l'acte de Vienne de 1815, réputé encadrer dorénavant les questions de droit inhérentes au Danube :

Rien enfin, ne semblait plus naturel, plus indiqué, dans une question se rapportant à l'application au bas Danube des principes proclamés par le congrès de Vienne, que de s'en remettre à la Commission européenne dont les fonctions vont commencer, du soin d'examiner si les affluents de ce fleuve, tant en Valachie qu'en Moldavie, et notamment le Sereth et le Pruth, se trouvaient ou non dans les cas prévus et définis par les trois premiers articles du règlement pour la libre navigation des rivières⁵⁷.

La lettre de protestation de Thouvenel du 8 août est publiée dans les journaux français le 20 septembre. Dans le but de ne pas laisser se développer un débat tirant parti des arguments de Thouvenel, et pour prendre acte de la position libérale concernant les affluents exprimée par l'Autriche et la Porte, la décision officielle d'accepter les termes de la lettre vizirienne est rapidement notifiée au consulat de Iasi :

Nos alliés et la Sublime Porte elle-même ayant cru devoir interpréter l'article 15 du traité de Paris dans ce sens que le principe de la liberté de la navigation serait applicable non seulement au Danube, mais à tous ses affluents, il ne pouvait pas entrer dans les intentions du gouvernement de l'empereur [...] de mettre obstacle à une interprétation aussi libérale des dispositions arrêtées au congrès de Paris dans le but en effet, de faciliter [...] à toutes les nations l'accès des provinces baignées par le Danube et par ses tributaires. Aussi, bien cette solution dût avoir nécessairement pour premier effet le retrait du privilège de navigation exclusive accordé à une compagnie française, ais-je invité notre ambassadeur en Turquie à prendre acte officiellement du principe de liberté consacré par la lettre vizirienne [...] pour lui enjoindre de considérer comme non avenue la concession consentie⁵⁸.

L'ultime injonction apparaît comme comminatoire envers Édouard Thouvenel. Elle est probablement due à la publication de la lettre du 8 août. Au-delà de l'acte d'autorité de Walewski, sa dépêche du 25 septembre prend acte d'une

⁵⁶ CADN, consulat de Iasi, vol. 55. Dossier Navigation à vapeur sur le Pruth et le Sereth, 1856–1858, lettre de Thouvenel au premier drogman de l'ambassade de France à Constantinople, 12 septembre 1856.

⁵⁷ *Id.*, *Le règlement pour la libre navigation des rivières* cité dans la lettre est rédigé par une commission *ad hoc* et signé le 23 mars 1815, il constitue l'annexe 16 de l'Acte de Vienne.

⁵⁸ CADN, Consulat de Iasi, vol. 55, Walewski à Victor Place, 25 septembre 1856.

avancée sur le front de la liberté de navigation rendue possible par le sacrifice d'intérêts économiques français. La diplomatie occidentale se félicitera de l'abandon de la concession Magnan au cours des négociations de l'été 1858. Pour le capitaine Magnan, le privilège de navigation sur le Pruth et le Sereth est sacrifié à la diplomatie. Ses associés n'en restent pas là.

LA RÉPONSE DE LA SOCIÉTÉ MATHISS, MAGNAN, PARROT ET CIE AU RETRAIT DU PRIVILÈGE

Le lendemain de la publication du rescrit impérial le 16 septembre, l'un des associés, récemment rentré du périple du *Lyonnais*, écrit au consul de France à Iasi : « Par les journaux parisiens arrivés hier nous apprenons que le gouvernement turc a annulé la concession [...] Cela nous jette dans une grande perplexité, il paraît donc que les Autrichiens l'ont emporté dans leurs manœuvres contre nous !⁵⁹» Mathiss se rend au Quai d'Orsay le jour de la publication. Avec Martin-Rey, il rencontre le prince Ghica⁶⁰ qui leur conseille de préparer un mémoire en suggérant d'y faire figurer des textes de concessions plus anciennes n'ayant pas été contestées par l'Autriche⁶¹. Interrogé, le secrétariat d'État de Moldavie répond par l'envoi de la traduction d'une chrysobulle signée par Ghica en 1852⁶².

Ce document figure en bonne place parmi les arguments d'un mémoire adressé au gouvernement français et à la conférence des ambassadeurs qui prolonge à Paris le congrès de 1856. Deux jurisconsultes en sont les auteurs, l'avocat de la société, Pierre Martin-Rey et le titulaire de la chaire de droits des gens à la faculté de droit de Paris Paul Royer-Collard.

L'argumentaire des deux jurisconsultes vise à préciser trois points : les erreurs du rescrit viziriel, la véritable nature de la concession et la méconnaissance du pouvoir concédant. Le cœur du raisonnement tourne autour de la nature véritablement non navigable des deux affluents considérés. En s'appuyant sur les voyages du géographe Hommaire de Hell⁶³ les auteurs montrent le caractère impraticable de rivières à peine explorées et impropres à la navigation. Ils entreprennent ensuite d'aborder la question du droit des gens : « L'art 5 du traité de 1814⁶⁴ inaugura un système nouveau largement libéral et favorable au commerce du monde entier, [...] le droit nouveau n'est fait que pour les grandes rivières

⁵⁹ *Ibid.*, lettre de Parrot à Victor Place, 17 septembre 1856.

⁶⁰ Grigore Ghica est mort près de Paris, le 24 août 1857.

⁶¹ CADN, Consulat de Iasi, vol. 55, lettres de Mathiss et de Martin-Rey à Victor Place, 22 septembre 1856.

⁶² *Ibid.*, chrysobulle du 19 juillet 1852, annexée à la lettre du secrétaire d'état A. Stroudza à Victor Place.

⁶³ Xavier Hommaire de Hell, *Les Steppes de la mer Caspienne, le Caucase, la Crimée et la Russie méridionale*, Paris, P. Bertrand, 3 vol., 1843–1845. Les archives du consulat de Iasi conservent les traces de son passage : CADN, Consulat de Iasi, vol. 2, Guizot à Huber puis à Duclos, 30 septembre 1842, 13 mai 1843.

⁶⁴ Le traité de Paix de 1814 est plus libéral sur cette question que l'Acte de Vienne qui lui succède.

navigables et pour leur cours navigable seulement⁶⁵. » Les auteurs voient deux alternatives dans l'aménagement des fleuves concernés :

Il faut que l'Europe prenne à sa charge la canalisation du Pruth et du Sereth, comme elle a fait pour les embouchures du Danube, où qu'elle restitue à la Moldavie le droit imprescriptible d'utiliser enfin les ressources que lui donnent des belles rivières. [...] Si la Commission européenne veut appliquer aux affluents du Danube notamment au Pruth et au Sereth, les dispositions de l'art. 16 du traité de Paris, le monde entier applaudira à sa résolution, et nous-mêmes nous nous abstiendrons de tout murmure⁶⁶.

La réponse du gouvernement est apportée sous la forme d'une lettre du ministre du commerce et des travaux publics, le 15 juillet 1857. Elle confirme le rejet définitif d'une concession « qui serait une infraction flagrante au système de droit commun consacré par le traité de Paris⁶⁷. »

*

Dans le débat qui concerne la liberté de navigation sur le Danube, les gouvernements occidentaux ont le sentiment d'avancer dans la défense de cette liberté en prenant acte de l'adhésion de l'Autriche à ce principe et en reconnaissant que sa liberté est menacée par la concession. Par le manque de soutien de son ministre de tutelle, Édouard Thouvenel est contraint d'acter le rejet d'une concession qui lui apparaissait, dans la forme, comme un moyen de développement économique de toutes les entités politiques concernées. L'abandon du privilège impose à ses anciens bénéficiaires de préciser leur projet.

DE LA MOLDAVIE À LA SERBIE : LA COMPAGNIE FRANCO-DANUBIENNE (1857) OU LA NAISSANCE D'UN PROJET ÉCONOMIQUE

En novembre 1856, une partie de l'équipage du Lyonnais regagne Marseille. Le navire et son capitaine s'appêtent à passer l'hiver dans la Save, près de Belgrade. Magnan engage de nouveaux pilotes et commence à évoquer l'arrivée de nombreux navires au printemps suivant⁶⁸. Abandonnant aux hommes de loi la cause mal engagée du privilège, il intensifie ses contacts en Serbie dans le but

⁶⁵ Pierre Martin-Rey et Paul Royer-Collard, *De la Navigation du Pruth et du Sereth, mémoire pour MM. Mathiss, Magnan, Parrot et Cie*. Paris, Imp. De Lacour, 1857, 24 p.

⁶⁶ *Id.*

⁶⁷ Auguste Mathiss et Paul Royer-Collard, *Nouvelles observations pour la Société Mathiss, Magnan, Parrot et Cie, au sujet de la concession du privilège de navigation du Pruth et du Sereth*. Paris, Imp. Lacour, 1858, 10 p.

⁶⁸ *Le Journal des débats*, 21 novembre 1856.

d'organiser, une compagnie de navigation s'appuyant sur ceux-ci et les espoirs d'une cause pas encore perdue en Moldavie.

LE PROJET DE LIGNE BELGRADE-GALATI

Au début de l'année 1857, Magnan ne parle plus des deux affluents mais d'un service à organiser entre Belgrade et Galati. La presse autrichienne croit savoir que des contacts sont pris par Mathiss avec des négociants serbes⁶⁹. Des négociations avec les milieux économiques et politiques serbes permettent d'esquisser un programme de navigation reliant tous les ports de la principauté. Deux lignes sont projetées : l'une sur le Danube, l'autre sur la Save. « Le raccordement prévu des routes du Danube et de la Save avec la Méditerranée et la France devait permettre le développement rapide de l'économie serbe, mais aussi affaiblir l'influence politique de l'Autriche⁷⁰. » L'accord prévoit la formation de personnel serbe et l'établissement d'un atelier de construction et de réparation de bateaux à Belgrade. Il reçoit la caution du principal marchand de sel serbe, ce qui semble décider le gouvernement à donner son accord à la mi-janvier 1857. La pression du consul autrichien provoque l'abandon du projet. Celui d'une société nationale sans le concours des Français n'est pas non plus suivi d'effet en raison de la politique pro-autrichienne du prince Alexandre Karageorgévitch⁷¹. Le 9 avril 1857, le *Lyonnais* est de retour à Galati.

L'AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE PARIS

Parallèlement aux négociations menées à Belgrade et dans la perspective de fonder une compagnie de navigation franco-danubienne, les trois associés sollicitent l'aide du gouvernement français sous forme d'une subvention ou d'une garantie d'intérêts. Dans un rapport de mai 1857, adressé au ministre du Commerce et des Travaux publics, la Chambre de commerce de Paris répond à une demande d'avis des autorités sur l'utilité et les chances de succès de l'entreprise. Elle souligne d'abord l'indigence du commerce entre la France et la Moldo-Valachie. Un faible mouvement commercial qui se fait exclusivement à partir des foires de Leipzig, emprunte le chemin de fer et le Danube.

⁶⁹ *Le Constitutionnel*, 6 février 1857.

⁷⁰ « The planned connection of Danube and Sava routes with the Mediterranean and France was to provide for the speedy development of the Serbian economy, but was also to weaken Austria's political influence » : Gordana Karovic, « Establishing steam navigation in the principality of Serbia » *op. cit.*

⁷¹ Gordana Karovic, « Establishing steam navigation in the principality of Serbia », *op. cit.* : Ce n'est qu'à la fin de 1858, après l'abdication de Karageorgévitch et son remplacement par Milos Obrénovitch que des négociations peuvent reprendre entre la Serbie et une nouvelle société française dans laquelle figure toujours Magnan. Elles aboutissent à la concession du 5 septembre 1859 et la création de la Compagnie générale de navigation franco-serbe.

Les négociants parisiens posent les conditions de service qui paraissent indispensables pour établir de nouvelles relations commerciales. Des voyages à jours fixes, peuvent seuls alimenter en fret et en passagers. Si les produits à exporter de France ne manquent pas, la question du port d'origine est primordiale et l'idée que Marseille puisse se substituer à un port situé au fond de l'Adriatique séduit les rédacteurs du rapport. Magnan développe dans une brochure la question de la concurrence entre Marseille et Trieste⁷².

Trois conditions sont posées hors-desquelles le projet apparaît difficilement réalisable. La première touche au privilège de navigation sur le Pruth et le Sereth. Le refus du gouvernement de le soutenir intervient deux mois plus tard. La fusion avec une compagnie serbe, celle-là même dont la politique pro-autrichienne du prince provoque l'abandon, est la seconde condition. La troisième concerne la subvention ou garantie d'intérêts qui doit couvrir plusieurs années : « tout le monde sait que [...] les frais des premiers établissements à former sont énormes ; il faut du temps pour amener un courant d'affaires entre les deux pays, y créer des habitudes⁷³. »

Parler de soutien de la Chambre de commerce de Paris au projet comme le fait la presse est abusif. Son rapport a surtout le mérite d'identifier deux priorités pour ce type d'entreprise : le développement d'une régularité de trafic et la nécessité d'organiser un réseau commercial.

LA COMPAGNIE FRANCO-DANUBIENNE

À Paris, la presse annonce la création le 13 juin 1857, par la société Mathiss, Parrot et Magnan, de la *Compagnie Franco-danubienne*⁷⁴. La date de la création de la compagnie coïncide avec l'ouverture d'une ligne française dans le bas Danube. Le 1^{er} juillet 1857, les *Messageries Impériales* inaugurent leur service régulier entre Constantinople et Galati. Dans ce port, le commandant du *Lyonnais* renouvelle une demande de concession de 100 mètres de quai, contigu avec celui de la société marseillaise, « à cause de l'échange que nous ferons de nos passagers et des marchandises⁷⁵ ».

La presse économique et financière développe les enjeux posés par la Chambre de commerce. Les céréales et la viande sont au centre des exportations possibles depuis le Danube : « Les céréales et les bestiaux des contrées danubiennes seraient, dans les années de cherté [...] que la France a à subir, d'un puissant secours pour l'alimentation publique⁷⁶. » Le syndicat de la boucherie de

⁷² Capitaine Magnan, *Trieste et Marseille, question du transit commercial de l'Orient*, lib. Dentu, 1859, 16 p.

⁷³ CADN, Consulat de Iasi, vol. 55, *Rapport de la Chambre de commerce de Paris sur la compagnie franco-danubienne*, 27 mai 1857.

⁷⁴ Assemblée générale constitutive du 13 juin 1857, *Le Messager de la Bourse*, 17 juin 1857.

⁷⁵ CADN, Consulat de Galati, vol. 191, Lettre de Belenfant, capitaine commandant le *Lyonnais* au consul de France à Galati, 4 juin 1857.

⁷⁶ Charles Boersch, « Projet de navigation franco-roumaine de MM. Mathiss, Parrot et Magnan », *op. cité*.

Paris s'intéresse à la question. Du côté des importations, l'idée est de se substituer à l'Autriche pour la fourniture d'articles manufacturés et de produits coloniaux⁷⁷.

*

Parti de Paris mi-août, Magnan consacre la fin de l'année 1857 à une grande tournée dans les régions danubiennes sans doute consacrée à la promotion de la nouvelle compagnie. Le passeport du capitaine témoigne de son passage à Galati, Bucarest, Iasi et Odessa⁷⁸. Sa présence dans les capitales des Principautés n'est pas non plus étrangère aux ultimes négociations en cours à Vienne, au sein de la commission des États riverains pour l'établissement de l'Acte de navigation du Danube.

LA LIBERTÉ DE NAVIGATION

Dans ses échanges avec le consul de France à Galati, Magnan défend l'idée que le Danube est désormais ouvert à tous. Le vicomte de Brossard, à l'inverse, cite l'article 17 du traité de Paris qui, par la constitution d'une commission constituée des seuls riverains du fleuve « paraît contredire cette hypothèse⁷⁹. » Les négociations en cours à Vienne au sein de cette commission se focalisent sur l'ouverture du fleuve aux navires des États non riverains. Cette question conditionne l'existence de compagnies étrangères comme la Compagnie Franco-Danubienne pour entamer le monopole autrichien, le sujet s'invite à la fin des négociations.

LA NAVIGATION DES NON-RIVERAINS

Le retour du *Lyonnais* à Galati en avril 1857 est l'occasion pour le délégué français à la CED qui siège dans cette ville, de rédiger une longue étude sur le droit pour les non-riverains d'exercer le cabotage sur les fleuves internationaux. Le contexte est celui de la réunion de la commission des États riverains à Vienne. Elle ne communique pas avec la CED, mais Engelhardt sait qu'elle se propose, dans le futur acte de navigation du Danube, de réserver la navigation intérieure aux riverains. Le délégué français montre comment le congrès de Vienne a interprété la question de la « navigation intermédiaire » dans un sens défavorable aux non-riverains. Il cherche à montrer que le traité de Paris renverse cette logique tout en s'appuyant sur le fait que la liberté de navigation existe, « *ab antiquo* » sur le bas Danube.

⁷⁷ J. Privet, « Compagnie franco-danubienne », *Messenger de la Bourse*, 20 juin 1857, *op. cit.*

⁷⁸ CADN, consulat de Iasi, vol. 55. Passeport d'André Magnan, délivré à Paris le 14 août 1857.

⁷⁹ CADN, Consulat de Galati, vol 15, Alfred de Brossard à Walewski, 20 juin 1856.

Comme son compatriote consul, le commissaire de France auprès de la CED observe depuis Galati les faits et gestes du capitaine Magnan. Le capitaine du *Lyonnais* qui s'est engouffré dans l'appel à la liberté fluviale relayé par la presse parisienne après le congrès du printemps 1856, fascine par son approche aventurière mais crée les conditions pour le renforcement de fait du monopole autrichien : « Les explorations du capitaine Magnan, entreprises avec plus d'ardeur et de fracas que de prudence, n'ont peut-être pas été étrangères [...] à ce dernier résultat, en éveillant les alarmes et les susceptibilités de la Compagnie danubienne⁸⁰. »

L'ACTE DE NAVIGATION DU DANUBE

L'Acte de navigation du Danube dont est chargé la commission des États riverains siégeant à Vienne est sur le point d'être signé le 7 novembre 1857. L'article 8 dit que « l'exercice de la navigation fluviale proprement dite, entre les ports du Danube, sans entrer en pleine mer, est réservé aux bâtiments des pays riverains de ce fleuve. » En l'état, ce texte annihile les velléités de la *Compagnie franco-danubienne* de se consacrer à une navigation exclusivement fluviale et d'arborer sur ses bateaux le pavillon français. À Vienne, les ultimes négociations portent la trace des démarches menées par Magnan dans les capitales des principautés.

À Vienne, le délégué autrichien Blumfeld préside les séance de la commission des riverains. La Bavière, l'Empire ottoman et le Wurtemberg y sont représentés comme États riverains du Danube navigable. Les trois principautés danubiennes, Moldavie, Serbie et Valachie participent aux discussions sous l'égide de leur suzerain ottoman. Un supplément au protocole de la séance de signature de l'acte définitif, le 7 novembre 1857, rédigé par le délégué autrichien, en précise les circonstances. Il s'agit pour chaque commissaire de parapher chacun des quatre « instruments » de cet acte, un pour chacun des États riverains. La non égalité de traitement entre ceux-ci et les Principautés pose d'emblée un incident puisque Nicolae Rosetti, le représentant de la Valachie déclare que son gouvernement ne l'autorise à signer l'acte présenté « qu'en sept instruments ». Le délégué serbe Hristic ne peut le faire qu'à la condition que des ajouts soient apportés à trois articles. Parmi ces compléments, le plus important concerne l'article 8 et en change le sens :

Si un des gouvernements des pays riverains accordait à un entrepreneur ou compagnie, sujets d'un pays non riverain, l'autorisation d'exercer la navigation fluviale intérieure, cette autorisation n'aurait d'effet que sur les rives du pays concédant, sans conférer au dit entrepreneur ou compagnie, aucun droit de navigation sur les rives des autres pays riverains⁸¹.

⁸⁰ *Ibid.*, Alfred de Brossard à Walewski, 26 septembre 1856.

⁸¹ CADN, Consulat de Iasi, vol. 55, Blumfeld, délégué autrichien, président de la Commission riveraine du Danube, *Supplément au protocole 31*, 22 novembre 1857.

Les quatre délégués de riverains refusent d'entrer en discussion sur des modifications du texte de l'acte. Au-delà de la question de l'accroc à la règle de l'interdiction de la navigation intérieure aux non-riverains que représente la rédaction volontairement ambiguë proposée, le complément demandé par la Serbie pose la question de la souveraineté réelle des Principautés sur les rives des cours d'eau compris dans leurs territoires. Le commissaire de la Moldavie s'abstient de signer sans instruction prenant en compte l'attitude de ses deux collègues.

Le compte-rendu du commissaire moldave à son gouvernement apporte des éclaircissements sur les circonstances du refus de signature, plus particulièrement de la part de la Serbie :

Il paraît que depuis plusieurs mois déjà le commissaire de Serbie avait reçu l'ordre de son gouvernement de faire adopter quelques propositions se rapportant aux articles 2, 8 et 31 de l'acte de navigation [...] la principale de ces propositions relative à l'article 8 tend à constater d'une manière détournée le droit des pays riverains d'admettre aussi des sujets d'États non riverains à l'exercice de la navigation intérieure du Danube, sans que ces dernières aient besoin, pour y participer, d'appartenir à une société établie dans le pays respectif et soumise à ses lois ainsi que le stipule l'acte. On disait ici que l'entreprise Magnan se cachait derrière la demande de la Serbie⁸².

Le commissaire de Moldavie précise que l'ordre de ne pas signer est arrivé de Belgrade le 6 novembre et qu'à Vienne, « on ne s'y attendait pas du tout. » Devant les refus de signer de ses deux collègues et bien qu'ayant lui-même l'ordre de le faire, Ludovic Steege décide de ne pas signer : « l'isolement de ma signature de celle de mes collègues pouvait ne pas être indifférent à la Moldavie ». Il est conforté dans son attitude en trouvant à son retour de séance, l'instruction de s'abstenir. Entre les délégués des États souverains et ceux de Principautés, particulièrement ceux de la Serbie et de la Valachie, les discussions sont après : « On leur avait dit qu'on saurait bien se passer de leurs signatures toutes secondaires et cependant si difficiles à obtenir [...] que la signature de la puissance souveraine suffirait » les riverains répliquant « que si de pareilles paroles avaient été dites, elles auraient été provoqué par une exclamation du commissaire serbe défiant les États riverains de faire exécuter l'acte en Serbie sans l'adhésion de son gouvernement⁸³. »

À la fin de l'année 1857, la Serbie est la principauté qui apparaît la plus en pointe dans la défense de la cause de la libre circulation sur le Danube et ses affluents. Le projet négocié avec Magnan garde ses partisans et le capitaine ne

⁸² *Ibid.*, Steege, délégué de Moldavie à la commission riveraine, sd., *Rapport au secrétariat de Moldavie*.

⁸³ *Id.* Sur la négociation de l'Acte de navigation au sein de la commission riveraine voir aussi : Constantin Ardeleanu, *The European Commission of the Danube, 1856–1948, An Experiment in International Administration*, Balkan Studies Library, Volume: 27, 2020, p. 65–68.

ménage pas sa peine comme le montre ses fréquents déplacements entre Bucarest et Iasi.

Le 18 mai 1858, alors que va s'ouvrir à Paris la conférence diplomatique qui doit examiner l'acte du 7 novembre précédent, Auguste Mathiss, directeur de la Compagnie franco-danubienne écrit au délégué français à la CED résidant à Galati pour proposer l'achat du *Lyonnais* par la commission. Dans sa réponse, Engelhardt, argue de l'impossibilité pour la CED de procéder à un tel achat même s'il proteste « que ce n'est pas d'aujourd'hui que je m'occupe du *Lyonnais* et de l'entreprise intéressante qu'il avait tout d'abord si bien représentée⁸⁴. » Le *Lyonnais* est vendu à la Compagnie russe de commerce et de navigation⁸⁵. La Compagnie Franco-Danubienne « est dissoute sans avoir pu mettre ses projets à exécution »⁸⁶.

LA CONFÉRENCE DE PARIS (MAI-AOÛT 1858)

La reprise des discussions à Paris concernant les Principautés danubiennes en mai 1858, fait l'objet de notes préparatoires en partie rédigées par Hippolyte Desprez. Pour le futur directeur politique du ministère, les Puissances européennes jouissent toutes, en Turquie, au terme des conventions concédées, « du traitement de la nation la plus favorisée [...] ces puissances sont donc en mesure de revendiquer pour leurs pavillons respectifs le droit de naviguer en toute liberté sur les rives turques dans le Danube⁸⁷. »

Les idées de Desprez se retrouvent exposées dans un mémoire anonyme rédigé à Paris quelques jours avant l'ouverture de la conférence qui présente cette question comme l'une de celles « qui ont tenu le plus de place depuis trois ans dans les préoccupations de la diplomatie⁸⁸. » La question du monopole de la société autrichienne y est abordée : « un monopole qu'elle est parfaitement sûre de conserver de fait, si la navigation de port en port est réservée aux riverains, si aucune compagnie internationale ne peut se former à l'avenir⁸⁹. »

L'acte du 7 novembre est présenté à la conférence de Paris par l'Autriche et la Turquie. Il est lourdement critiqué par le plénipotentiaire britannique. Les critiques se concentrent sur l'article 8 qui réserve le cabotage aux riverains. « Le négociateur anglais déclare que cette disposition n'est pas d'accord avec les préliminaires de paix [...] du Congrès de Paris, qui porte que la liberté du Danube

⁸⁴ CADN, Archives de la CED, série B, vol. 15, Engelhardt à Auguste Mathiss, 18 juin 1858, (minute).

⁸⁵ P. Cadiou, « Les Principautés roumaines et le commerce du bas Danube », *Revue maritime et coloniale*, t. 11, 1864, p. 66–82 et 234–269, ici p. 260.

⁸⁶ *De la navigation à vapeur sur le Danube et sur ses affluents*, op. cité.

⁸⁷ AMAE – La Courneuve, papiers Hyppolite Desprez, vol. 18, dossier *Liberté des fleuves*, mémoire : *Examen de l'acte de navigation du Danube*, février 1858, fol. 207–223, ici fol. 215.

⁸⁸ *Mémoire sur la liberté du Danube et sur l'acte de navigation du 7 novembre* (1857), Paris, Office du Nord, 1858, 105 p.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 40–41.

et de ses embouchures sera efficacement assurée par des institutions européennes, dans lesquelles les Puissances contractantes seront également représentées. » La France, adhère aux observations anglaises et demande d'intégrer tous les affluents du Danube dans l'espace de libre navigation. Elle s'appuie pour cela, sur son renoncement au privilège Magnan. La Prusse, la Russie et la Sardaigne soutiennent les mêmes positions. Les réponses du plénipotentiaire autrichien, qui diffèrent notablement de celles apportées à l'occasion de la contestation du privilège de Magnan, sont approuvées par son collègue ottoman. Elles se basent sur l'opinion que « ce n'est que pour les bouches du Danube que le traité du 30 mars a créé un état de choses nouveau⁹⁰. »

Une profonde divergence existe sur ce sujet entre la majorité des puissances européennes et l'Autriche faiblement soutenue par la Sublime Porte. Comme dans le cas du privilège du Pruth et du Sereth, l'opinion de Constantinople bute sur la question du respect des anciens traités. Tant que le conflit n'est pas réglé, la position ottomane est au maintien de la situation juridique née des capitulations, sur le cours du Danube qui dépend de sa juridiction : « On voit que le gouvernement ottoman a tenté d'assurer le maintien de l'ancien statut en profitant de ce désaccord entre les États riverains ou non du Danube⁹¹. »

L'Empire ottoman diffère l'application de l'acte du 7 novembre 1857 mais pas l'Autriche pour qui le texte régit la navigation danubienne en bordure de son territoire. La conférence de Paris refuse de ratifier l'acte élaboré par la commission des riverains et prolonge la durée de vie de la CED. Le Danube s'achemine vers deux régimes de navigation.

Le rejet de l'Acte de navigation du 7 novembre 1857 ne reste pas sans réponse de la part de la Commission des riverains qui tire un ultime baroud d'honneur avant son ajournement. En l'absence de représentants des Principautés danubiennes, Les quatre puissances territoriales signent entre elles le 1^{er} mars 1859 à Vienne une série d'articles additionnels à l'acte du 7 novembre.

Le 1^{er} article vise à admettre la liberté de navigation intérieure lorsqu'elle est faite en continuité avec la navigation maritime. Pour des raisons pratiques et notamment l'utilisation de bateaux différents entre navigation maritime et fluviale illustrée ici par les ruptures de charges principalement effectuées à Galati, cette clause est inopérante. Le second article additionnel s'attache à atténuer les effets restrictifs pour les non riverains de l'article 8 de l'acte du 7 novembre : « Les gouvernements contractants sont d'accord que chacun des gouvernements riverains sera libre d'accorder à la navigation, sur la partie du fleuve appartenant à son

⁹⁰ Affaires étrangères : *Conférence de Paris 1858*, Paris, imp. Impériale, novembre 1858, protocole XVIII, 16 août 1858, p. 91–102.

⁹¹ « Osmanlı hükümetinin bu meselede, Tuna'ya sahilardan olan ve olmayan devletlerarasındaki bu anlaşmazlıktan yararlanarak eski statünün devam ettirilmesini sağlamaya çalıştığı görülüyor. » : İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları, 1856–1883* [Jeux diplomatiques dans le Danube, 1856–1883], İstanbul, AltınPost Yayınevi, 2014, 304 p., ici p. 204.

territoire, des facilités ultérieures, qui ne sont pas en contradiction avec les stipulations dudit acte⁹². »

Malgré les ressemblances de cet article avec les ajouts demandés par la Serbie en novembre 1857, rien n'est réglé avec ce nouveau texte qui conditionne la liberté de navigation à sa compatibilité avec l'ensemble de l'acte. Seuls les quatre États riverains sont concernés par ces articles, la Porte se réservant de prévenir les gouvernements de la Serbie, de la Valachie et de la Moldavie de leur teneur « à l'effet de leur mise à exécution, lorsque les pouvoirs publics seront définitivement constitués dans ces trois Principautés⁹³. »

*

Les puissances rejettent les articles additionnels comme elles ont rejeté l'Acte du 7 novembre 1857. L'ouverture du conflit italien conduit à l'épuisement du dialogue avec Vienne sur cette question. Le gouvernement moldave pro-autrichien qui a obtempéré à l'annulation du privilège Magnan suit un moment les Autrichiens dans l'application de l'Acte de navigation mais un nouveau cabinet met fin à cette situation en avril 1859⁹⁴.

CONCLUSION

L'expédition du *Lyonnais* illustre les évolutions permises par la guerre de Crimée. Le mouvement de la navigation vers l'Orient, l'essor du commerce maritime et fluvial rendu possible par de nouvelles règles et l'évolution des techniques, trouve cependant ses limites dans la résistance de l'Empire autrichien et de sa principale compagnie de navigation. La défense du monopole de navigation fluviale de la part de Vienne prend la forme d'un débat diplomatique provoqué par la poussée de l'Europe occidentale, notamment les puissances maritimes, en faveur de l'accès de toutes les nations aux fleuves internationaux.

Les velléités de la compagnie *Franco-danubienne* d'entamer le monopole de la principale compagnie naviguant sur le Danube répondent à une logique économique conforme à l'essor jugé nécessaire d'une navigation régulière à vapeur. Cette volonté est cependant basée sur la nécessité par défaut d'un réemploi de matériel devenu inutile en raison de la concurrence du chemin de fer. Contrairement aux essais de la compagnie des *Messageries Impériales* en vue d'organiser l'intercourse entre Marseille et les ports du bas Danube, les entreprises

⁹² Article 2 des articles additionnels à l'Acte de navigation pour le Danube du 7 novembre 1857, signés à Vienne le 1^{er} mars 1859 : *Recueil de documents relatifs à la liberté de navigation du Danube, publiés par D. Sturdza*, Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht, 1904, p. 78–79.

⁹³ *Id.*

⁹⁴ Constantin Ardeleanu, *The European Commission of the Danube...*, *op. cit.*, p. 75.

de Magnan et ses amis ne sont pas aptes à compenser une présence insuffisante des navires français dans les ports danubiens. Limitées à la navigation interne, elles ne sont pas non plus susceptibles de s'insérer efficacement dans le mouvement des importations et des exportations, sinon par association avec d'autres.

Face à leur concurrente désignée, les tentatives de la compagnie française échouent plus sûrement par l'intrépidité provocatrice de Magnan que par l'opposition formelle de l'Autriche. Paradoxalement, les tentatives qui visent à la concurrencer agissent sur la DDSG comme un catalyseur pour accélérer et réorienter sa politique avec l'aide financière des autorités de Vienne :

Si elle avait vu son monopole aboli de droit, elle n'avait pas désespéré de le conserver de fait et en réalité son apparente déchéance, loin de lui être contraire, a singulièrement concouru à l'accomplissement de ses projets. D'une part le gouvernement a garanti à ses actionnaires jusqu'en 1880 un intérêt de 7,6% et d'un autre côté, la crainte d'une invasion étrangère, que des essais plus hardis que sérieux semblaient justifier, a été pour elle un aiguillon qui a stimulé d'une manière remarquable son activité⁹⁵.

Motivé par la situation nouvelle faite au Danube par le traité de Paris, le voyage du *Lyonnais* marque les esprits des populations et des autorités locales des Principautés danubiennes en s'inscrivant dans une tentative d'instauration d'une navigation fluviale tout aussi étrangère mais moins structurée que celle de la grande compagnie autrichienne. Les caractéristiques du matériel de la batellerie lyonnaise qu'il est prévu d'utiliser limitent les ambitions de la compagnie Franco-danubienne au trafic intérieur du fleuve pour lequel elle ne peut bénéficier que d'un soutien limité, et par ailleurs sceptique, de la part des nations maritimes.

Entreprises par défaut, les tentatives concrétisées par l'expédition du *Lyonnais* donnent l'impression de vouloir imposer les conséquences néfastes d'une politique occidentale à un territoire périphérique. Ce faisant, elles entrent plus sûrement en concurrence avec un monopole autrichien basé sur des logiques proches.

Pour longtemps encore, la liberté de navigation pour tous sur le Danube se limite à sa partie maritime jusqu'aux ports de décharge de Galati et Braila. De grandes compagnies françaises participent de cette liberté, mais en amont des confluences du Pruth et du Sereth règne la situation paradoxale d'une liberté qui profite à un État non riverain, un empire qui aime à se parer quelquefois du titre de « monarchie danubienne ».

⁹⁵ CADN, Archives de la CED, série B, vol. 10, *De la navigation à vapeur sur le Danube et ses affluents*, note Engelhardt à Drouyn de Lhuys, 30 août 1863.

