

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

CONVENTION

POUR L'ENTREPRISE D'UN SERVICE RÉGULIER DE CORRESPONDANCE

PAR BATEAUX A VAPEUR

ENTRE

MARSEILLE

ET

1° ALGER, 2° ORAN, 3° STORA,

PENDANT NEUF ANNÉES,

DU 1^{er} JANVIER 1845 AU 31 DÉCEMBRE 1853,

ACCOMPAGNÉE

DE LA TRANSACTION DU 21 MARS 1850

QUI EN A MODIFIÉ DIVERSES DISPOSITIONS.

CONVENTION

POUR

L'ENTREPRISE D'UN SERVICE RÉGULIER

DE CORRESPONDANCE

PAR BATEAUX A VAPEUR

ENTRE

MARSEILLE

ET

1^o ALGER, 2^o ORAN, 3^o STORA,

PENDANT NEUF ANNÉES,

DU 1^{er} JANVIER 1845 AU 31 DÉCEMBRE 1853.

ARTICLE PREMIER.

Le service consistera dans l'exécution régulière, par mois, du nombre de voyages ci-après, savoir :

- Trois, de Marseille à Alger;
- Trois, d'Alger à Marseille;
- Deux, de Marseille à Oran;
- Deux, d'Oran à Marseille;
- Deux, de Marseille à Stora;
- Deux, de Stora à Marseille.

Ce service devra être fait par paquebots à vapeur sous pavillon français.

ART. 2.

Les entrepreneurs affecteront à ce service tel nombre de bateaux à vapeur qu'ils jugeront convenable, mais ils devront, sur toute réquisition qui leur en sera faite par le ministre de la guerre, justifier de la possession de six bateaux, reconnus être dans les conditions nécessaires pour la navigation entre la France et l'Algérie.

Trois de ces bateaux devront appartenir aux entrepreneurs ou à l'un d'eux, être de la force de 180 chevaux au moins, et être mis en service par les entrepreneurs, savoir : le premier en 1845, le second en 1846, et le troisième en 1847.

CONVENTION

SUPPLÉMENTAIRE

RELATIVE A L'EXÉCUTION DU SERVICE

DE CORRESPONDANCE

PAR BATEAUX A VAPEUR

ENTRE

MARSEILLE ET ALGER,

MODIFIANT

CELLE DU 4 OCTOBRE 1844

ET RÉSILIANT

CELLE DU 24 NOVEMBRE 1845.

Entre les soussignés,

Nicolas-Auguste-Alphonse DE LAUNAY, intendant de la 1^{re} division militaire, agissant au nom de M. le ministre de la guerre, en exécution de sa dépêche du 5 mars 1850,

Théophile PÉRIER, agissant au nom de la Compagnie Charles et Auguste BAZIN, Théophile PÉRIER et C^{ie}, titulaires des deux services exécutés en vertu des deux conventions ci-dessus relatées, présentement à Paris, rue et hôtel du Helder,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le traité du 24 novembre 1845, lequel comporte six départs directs (aller et retour) entre *Marseille* et *Alger*, est et demeure définitivement résilié sans aucune indemnité de part ni d'autre. Cette résiliation sera exécutoire à partir du 1^{er} août 1850, c'est-à-dire que le dernier départ de *Marseille* de la Compagnie Bazin, pour ce deuxième service, aura lieu le 30 juillet, et le retour le 5 août suivant.

ART. 2.

Par suite de cette résiliation et de la cessation du deuxième service entre *Marseille* et *Alger*, l'administration de la guerre se réserve de remplacer

Quant aux trois autres bateaux considérés comme auxiliaires, ils pourront continuer à être *le Charlemagne*, *le Pharamond*, *le Sully*, déjà admis pour le service d'Alger, ou tous autres de force au moins égale et agréés par l'Administration.

Les bateaux qui seront affectés au service, en attendant que les entrepreneurs soient pourvus des trois de 180 chevaux qu'ils doivent posséder dans un délai de trois ans, ou ceux qui remplaceront les trois bateaux ci-dessus dénommés, devront être de la force de 140 à 160 chevaux au moins.

ART. 3.

Il sera accordé aux entrepreneurs une subvention annuelle de trois cent quatre mille francs, savoir :

POUR LA LIGNE DE MARSEILLE A ALGER,

Quatre-vingt-quatre mille francs, dont :

- 72,000 francs à la charge du département de la guerre;
- 12,000 francs à la charge du département des finances.

POUR LA LIGNE DE MARSEILLE A ORAN,

Cent dix mille francs, dont :

- 98,000 francs à la charge du département de la guerre;
- 12,000 francs à la charge du département des finances.

POUR LA LIGNE DE MARSEILLE A STORA,

Cent dix mille francs, dont :

- 98,000 francs à la charge du département de la guerre;
- 12,000 francs à la charge du département des finances.

ART. 4.

Moyennant cette subvention de 304,000 francs, les entrepreneurs s'engagent à transporter par année, pour le compte du Gouvernement, sans aucune rétribution :

SUR LA LIGNE DE MARSEILLE A ALGER.

- 1° 1,600 passagers, dont 240 de 1^{re} classe, 400 de 2^e, 500 de 3^e, et 460 de 4^e;
- 2° Toute espèce d'objets de matériel, jusqu'à concurrence de 500 tonneaux de 1,000 kilogrammes de poids ou de 1^m,44 d'encombrement.

la ligne supprimée par un service de correspondance entre Cette et Alger, dont les départs auront lieu les 10, 20 et 30 de chaque mois, et les retours, les 5, 15 et 25. Il sera pourvu, avec concurrence et publicité, à ce service supplémentaire, qui commencera le 10 août prochain.

ART. 3.

Par le fait de cette résiliation, les obligations réciproques de MM. Bazin et Périer, d'une part, et du département de la guerre, de l'autre, en ce qui concerne le traité du 24 novembre 1845, cesseront à l'époque convenue, en se conformant aux dispositions ci-après :

Le nombre des passagers et le nombre de tonneaux de matériel, dont le transport était garanti à l'État par la convention du 24 novembre 1845, seront réglés dans la proportion des sept douzièmes des chiffres fixés par ce traité, et ce sera sur cette base que seront décomptés les excédants, s'il en existe au 31 juillet 1850.

De même, la Compagnie aura droit aux sept douzièmes de la subvention annuelle de 84,000 fr., et moyennant le paiement du douzième afférent au mois de juillet, l'administration de la guerre se trouvera complètement libérée envers les entrepreneurs, ce dont mention expresse sera faite au mandat à délivrer pour solde par l'intendant de la 7^e division, au bas duquel lesdits entrepreneurs auront à donner leur acquit.

Enfin, le cautionnement de 50,000 francs, stipulé par l'article 3 de la convention du 24 novembre 1845, sera restitué aux entrepreneurs à l'expiration du délai fixé par le décret du 12 décembre 1806.

ART. 4.

En outre, les modifications suivantes sont apportées au marché primitif, du 4 octobre 1844, savoir : (art. 4, 5 et 8) sans s'arrêter au nombre de passagers de 1^{re} et 2^e classe et aux prix du tarif établi pour les passagers supplémentaires, la Compagnie Bazin, à dater du jour de la présente transaction, admettra à la table de 1^{re} classe tous les officiers de l'armée, du grade effectif de sous-lieutenant, lieutenant, capitaine, adjoint de 2^e classe à l'intendance, chirurgien major et aide-major. Ces dispositions, qui seront appliquées, soit que les officiers soient embarqués pour le compte

SUR LA LIGNE DE MARSEILLE A ORAN.

1° 1,600 passagers, dont 200 de 1^{re} classe, 467 de 2^e, 466 de 3^e et 467 de 4^e;

2° Toute espèce d'objets de matériel, jusqu'à concurrence de 500 tonneaux de 1,000 kilogrammes de poids ou de 1^m,44 d'encombrement.

SUR LA LIGNE DE MARSEILLE A STORA.

1° 1,600 passagers, dont 200 de 1^{re} classe, 468 de 2^e, 466 de 3^e et 466 de 4^e;

2° Toute espèce d'objets de matériel, jusqu'à concurrence de 500 tonneaux de 1,000 kilogrammes de poids ou de 1^m,44 d'encombrement.

Les passagers gratuits sur ces trois lignes seront traités à bord aux frais des entrepreneurs, tant sous le rapport de la nourriture que sous celui du couchage, de la même manière que le sont à bord des bateaux à vapeur de l'État les passagers des quatre classes ci-dessus déterminées.

L'administration de la guerre se réserve le droit de changer, au besoin, des places de 1^{re} et de 2^e classe contre des places de 3^e et de 4^e classe, et *vice versa*.

L'échange aurait lieu dans les proportions suivantes, savoir : trois de 3^e ou de 4^e pour une de 1^{re}, deux de 3^e ou de 4^e pour une de 2^e. Mais si le nombre des passagers et la quantité de tonneaux ci-dessus énoncés n'étaient pas atteints sur une ligne, il ne pourrait être fait de compensation avec l'excédant d'une autre ligne.

Les entrepreneurs s'engagent, en outre, à transporter pour le compte du département des finances, également sans aucune rétribution, toutes les dépêches que l'Administration des postes jugera à propos de leur confier, jusqu'à concurrence du poids de 500 kilogrammes par voyage, sur chacune des trois lignes, non-seulement à chacun des départs réguliers tels qu'ils auront été fixés, mais encore toutes les fois qu'un de leurs paquebots ferait une traversée supplémentaire de France en Algérie et d'Algérie en France.

ART. 5.

Seront considérés comme passagers du Gouvernement, non-seulement les officiers, sous-officiers et soldats, employés militaires, etc., mais aussi les fonctionnaires et employés civils, quel que soit leur grade ou leur emploi, ainsi que les familles de ces militaires, fonctionnaires et employés.

Seront également considérés comme passagers du Gouvernement les colons, et généralement toutes personnes qui auront obtenu du ministre de la guerre le passage gratuit.

de l'État, soit qu'ils voyagent à leurs frais, ne donneront lieu à aucune rétribution nouvelle à la charge de l'administration de la guerre pour les frais de nourriture. En conséquence, la Compagnie ne pourra ranger dans la 1^{re} classe que les seuls officiers militaires qui y avaient droit jusqu'ici par leur qualité; en outre, dans la réduction des passages des diverses classes, les entrepreneurs ne seront admis à supputer que pour la 2^e les officiers ci-dessus indiqués qui jouiront du bénéfice de la transaction nouvelle.

L'exception susmentionnée ne modifiera en rien les conventions en ce qu'elles ont de spécial pour les passagers du Gouvernement autres que les officiers signalés ci-dessus.

(Voir les articles 8 et 13 de la convention.)

Les passagers auront droit au transport gratuit de leurs bagages jusqu'à concurrence, savoir :

- Ceux de 1^{re} classe, de 100 kilogrammes;
- Ceux de 2^e classe, de 75 kilogrammes;
- Ceux de 3^e classe, de 50 kilogrammes;
- Ceux de 4^e classe, de 25 kilogrammes;

Ou, pour les hommes de troupe, un portemanteau ou havre-sac, indépendamment de la couverture devant servir à leur couchage à bord.

Lorsque le poids des bagages excédera les quantités ci-dessus déterminées, les passagers payeront, pour le transport de cet excédant, le prix fixé au tarif commercial des entrepreneurs.

Les enfants âgés de moins de cinq ans ne compteront pas dans le nombre de passagers ci-dessus déterminé; ceux de l'âge de cinq à quinze ans compteront pour demi-place.

ART. 6.

Le département de la guerre pourra aussi exiger l'embarquement de chevaux ou de mulets, savoir :

Sur la ligne d'Alger, à raison d'un cheval ou mulet en remplacement de cinq places de 4^e classe, sans toutefois que les entrepreneurs puissent être tenus de transporter plus de trois de ces animaux par voyage; et sur chacune des lignes d'Oran et de Stora, à raison d'un cheval pour trois places de 2^e classe, sans que les entrepreneurs puissent être tenus de transporter plus de huit chevaux ou mulets par voyage.

La nourriture de ces chevaux ou mulets sera à la charge des entrepreneurs, ainsi que tous les frais accessoires, tels que ceux d'établissement d'écuries mobiles dans l'entrepont ou sur le pont, pourvu qu'ils s'y trouvent commodément installés.

Les emménagements consisteront en auges, râteliers, poulies, cordes, sangles de suspension, baquets, futailles à eau, pompes à eau et manches à vent.

Les entrepreneurs embarqueront également à leurs frais la quantité d'eau nécessaire, à raison de 16 litres par cheval ou mulet et par jour, et les quantités d'avoine ou d'orge, de foin et de son nécessaires, à raison, soit de 4 kilogrammes d'orge, 6 kilogrammes de foin et 1 kilogramme de son, ou 2 kilogrammes d'orge, 2 kilogrammes de farine d'orge, 6 kilogrammes de foin et 1 kilogramme de son par jour et par cheval ou mulet.

ART. 7.

Le département de la guerre disposera des places qui lui sont réservées, selon sa convenance, soit pour la traversée de Marseille en Algérie, soit pour celle d'Algérie à Marseille, sans s'astreindre à équilibrer entre l'aller et le retour, le nombre de passagers de chaque classe à transporter dans le cours

de chaque année et aussi sans affectation d'un nombre déterminé de places à chaque voyage.

Il est, d'ailleurs, bien entendu que les entrepreneurs seront obligés de recevoir à bord tous les passagers et tout le matériel que l'administration de la guerre aurait à faire transporter, sans toutefois que l'administration puisse jamais disposer de plus des deux tiers des places existantes sur chaque bateau, ni de plus du tiers de l'emplacement réservé au matériel à moins d'arrangements particuliers et préalables avec les entrepreneurs.

Lorsque le département de la guerre voudra faire embarquer en même temps plus de 5 passagers de 1^{re} classe, 10 de 2^e, 10 de 3^e et 10 de 4^e, et plus de 10 tonneaux, il devra en avertir les entrepreneurs cinq jours au moins à l'avance.

ART. 8.

Le prix des places que les entrepreneurs fourniront à la demande de l'administration en sus du nombre déterminé par l'article 4 sera payé aux entrepreneurs à raison de,

Pour chaque passager de :

	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.
Sur la ligne d'Alger...	65 ^f 00 ^c	45 ^f 00 ^c	22 ^f 00 ^c	18 ^f 00 ^c
— d'Oran...	88 65	61 35	30 00	24 55
— de Stora...	70 90	49 10	24 00	19 65

Ces prix comprennent les 5 p. o/o du chapeau du capitaine et tous autres frais accessoires; ils comprennent, en outre, les frais de la nourriture des passagers, suivant ce qui est dit à l'article 4.

Les frais de nourriture entrent dans les prix des passagers ci-dessus fixés pour :

8 ^f 00 ^c par jour et par passager de 1 ^{re} classe.	
5 00	2 ^e
2 50	3 ^e
1 50	4 ^e

Le régime alimentaire à bord est réglé ainsi qu'il suit :

Les passagers de 1^{re} et 2^e classes feront deux repas par jour, le déjeuner et le dîner.

Le linge de table, pour les 1^{re} et 2^e classes, consistera en nappes et serviettes damassées.

Les couteaux seront à manches d'ivoire pour les passagers de 1^{re} classe et à manches d'ébène pour les passagers de 2^e classe.

Les soupières, plats, assiettes, casseroles à lé-

ART. 8.

Le prix des places supplémentaires sera réduit comme il suit pour tout nombre excédant quinze mille passagers supplémentaires ramenés à la 4^e classe sur l'ensemble des passagers supplémentaires qui seront transportés chaque année par la Compagnie Bazin, en exécution du traité du 4 octobre 1844, savoir : de 15,001 à 20,000, rabais du quart du prix de passage, nourriture déduite; de 20,001 et au-dessus, rabais du tiers du passage, également nourriture déduite, celle-ci étant calculée invariablement sur une durée de deux jours pour la ligne d'Alger, de deux jours et demi pour la ligne de Stora et de trois jours pour la ligne d'Oran.

Les domestiques en livrée ne seront point admis aux tables de 1^{re} et 2^e classe.

(Voir l'article 4 de la convention.)

gumes, plateaux, coquilles, hors-d'œuvre, théières, pots au lait, sucriers, tasses à café et à thé, coquetiers et saucières, seront en porcelaine de choix pour les passagers de 1^{re} classe et en porcelaine ordinaire ou en faïence pour ceux de 2^e classe.

Les porte-huiliers, les carafes à eau, à vin, à liqueurs, les compotiers, les salières, les moutardiers, les verres, gobelets à patte, à champagne, à bordeaux, à madère et à liqueur, ainsi que les fromagères, seront en cristaux de choix pour la 1^{re} classe et ordinaire pour la 2^e.

Enfin les tables des passagers de 1^{re} et de 2^e classes seront pourvues de l'argenterie nécessaire pour le service.

Les repas pour les passagers militaires de 1^{re} et de 2^e classes seront composés des mets et boissons énoncés ci-après :

NOMENCLATURE des METS.	DÉJEUNERS			
	de 5 à 6 PERSONNES.		de 7 à 9 PERSONNES.	
	NOMBRE DE PLATS.		NOMBRE DE PLATS.	
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.
Plats de cuisine.....	3	2	4	3
Hors-d'œuvre ou salaisons...	4	2	4	2
Plats de dessert.....	4	3	5	3
Café (tasses).....	5 à 6	5 à 6	7 à 9	7 à 9
Une bouteille de vin par personne ou du thé pour les passagers de 1 ^{re} classe qui ne boivent pas de vin.				
	DINERS.			
Soupe.....	1	1	1	1
Bouilli ou relevé.....	1	1	1	1
Hors-d'œuvre de cuisine...	2	"	4	"
Entrées.....	2	1	2	1
Entre-mets.....	2	"	2	1
Rôti.....	1	1	1	1
Salade.....	1	1	1	1
Plats de dessert.....	5	3	6	4
Café (tasses).....	5 à 6	5 à 6	7 à 9	7 à 9
Vin (bouteilles).....	5 à 6	5 à 6	7 à 9	7 à 9

Les repas recevront un accroissement propor-

tionnel pour le nombre de personnes au-dessus de neuf. Il sera, en outre, servi tous les soirs du thé aux passagers de 1^{re} classe.

Les mets devront être préparés avec soin et aussi variés que le permettra la saison. Le vin sera de bonne qualité.

Les passagers de 1^{re} et de 2^e classe qui, étant malades, ne pourraient pas assister aux repas, auront la faculté de se faire servir gratuitement du bouillon, du thé, de l'eau sucrée ou des boissons rafraîchissantes.

Il sera formé deux tables distinctes pour les passagers militaires de 3^e et de 4^e classe.

La 1^{re} classe, composée de sous-officiers et d'individus pourvus d'emploi ou de rang correspondant, aura du linge blanc, de la vaisselle, des cafés, des verres, des couteaux, enfin des cuillers et des fourchettes de composition.

La 2^e classe, composée de caporaux et de soldats, ou de simples passagers, ne pourra pas exiger de linge de table; mais elle aura de la vaisselle, des couteaux, des verres et des couverts de métal.

Les passagers de la 3^e classe feront trois repas : de sept à huit heures du matin, fromage et beurre; de dix à onze heures, un plat de viande chaud, un plat de légumes et du dessert, la viande à raison de 250 grammes par personne; de cinq à six heures du soir, la soupe, un rôti de viande, un plat de légumes ou du poisson, et du dessert, la viande et le poisson à raison de 250 grammes par personne; un tiers de litre de vin à chaque repas et du pain blanc à discrétion : le vin sera de bonne qualité.

Ceux de la 4^e classe, de sept à huit heures du matin, fromage et beurre; de dix à onze heures, un plat de viande chaud et un plat de légumes; de cinq à six heures du soir, la soupe, un plat de viande rôtie et un plat de légumes; enfin un quart de litre de vin par repas et du pain blanc à discrétion.

Tous les mets de la première et de la deuxième section de la 3^e classe seront abondants, de bonne qualité et préparés avec soin.

La classe à laquelle devra appartenir chaque passager sera indiquée sur le permis d'embarquement.

Le fret du matériel qui serait transporté dans l'année, en sus des quantités déterminées à l'article 4 serait payé aux prix ci-après, par tonneau :

De Marseille à Alger, ou d'Alger à Marseille.. 30^f 00^c
 De Marseille à Oran, ou d'Oran à Marseille.. 36 80
 De Marseille à Stora, ou de Stora à Marseille. 36 80

ART. 9.

Les bateaux à affecter audit service devront être montés d'un nombre suffisant d'hommes d'équipage, être convenablement installés, gréés et équipés.

L'équipage et le matériel seront entretenus aux frais des entrepreneurs, qui supporteront également les droits ordinaires de navigation, de pilotage, de tonnage, de douane, de quarantaine, et tous autres en usage, sans aucune exception.

Toutefois, en cas de quarantaine établie entre les ports d'Alger, d'Oran, de Stora et de Marseille, les entrepreneurs pourraient débarquer les passagers au lazaret, où ils ne seraient pas tenus de pourvoir à leur nourriture ni d'acquitter les frais concernant le matériel.

Les entrepreneurs pourraient même, si la quarantaine devenait permanente, résilier leur marché, en abandonnant à l'État la moitié de leur cautionnement.

ART. 10.

Au départ et à l'arrivée, les bateaux seront sous la surveillance des officiers de l'intendance militaire.

Ces bateaux pourront être contre-visités, avant le départ, par lesdits officiers, qui constateront, par procès-verbal, le résultat de cet examen, et exigeront, au besoin, la réparation et le remplacement des objets dont le mauvais état serait susceptible d'entraver et de compromettre la navigation.

Le refus des entrepreneurs de pourvoir auxdits remplacements et réparations serait considéré comme refus de service, et pourrait entraîner la résiliation de la présente convention.

Les jours de départ de chaque port seront fixés par l'Administration un mois au moins avant que ne commencent les services des lignes d'Oran et de Stora, et, à dater de ce moment, cette fixation ne pourra plus être modifiée que du consentement des parties contractantes.

ART. 11.

L'heure de la remise des dépêches au capitaine par les directeurs des postes, tant à Marseille qu'à Alger, Oran et Stora, sera fixée par l'Administration des postes, selon les besoins de son service; mais les entrepreneurs seront avertis au moins cinq jours à l'avance de chaque nouvelle fixation.

En cas de retard dans l'arrivée du courrier de Paris, le bateau en partance de Marseille devra attendre le temps nécessaire, sans toutefois que le

ART. 9.

Le département de la guerre aura la faculté, à ses frais, risques et périls, d'entretenir à bord des paquebots de la Compagnie Bazin des armes portatives à l'usage des passagers militaires, et même d'y installer deux pierriers. Il se réserve l'appréciation des circonstances politiques qui pourraient le mettre dans le cas d'user de cette faculté.

Les entrepreneurs s'obligent à entretenir à bord de chacun de leurs paquebots des tentes pour abriter les militaires contre l'intempérie des saisons. Ces tentes ne seront enlevées que dans le cas où les capitaines le jugeraient indispensable pour la sûreté de la navigation.

bâtiment puisse être retenu au delà de douze heures sans le consentement des entrepreneurs.

Les dépêches seront prises et portées par les agents des entrepreneurs aux bureaux de poste des ports d'embarquement et de débarquement.

ART. 12.

Une boîte mobile sera attachée au grand mât des bateaux des entrepreneurs affectés au service pour y recevoir les lettres que le public voudrait y déposer avant le départ des paquebots.

Ces boîtes seront construites en bois de chêne et entretenues aux frais des entrepreneurs ; elles devront avoir quarante centimètres de hauteur, vingt-six centimètres de largeur et vingt de profondeur ; elles seront garnies d'une porte fermant à clef, et d'un couloir intérieur de dix-huit centimètres de largeur et de quinze millimètres d'ouverture.

Ce couloir sera disposé de manière à ce que les lettres déposées dans les boîtes ne puissent s'en échapper, la boîte étant renversée.

Sur la partie extérieure de ces boîtes, une inscription apparente portera les mots : *Boîte aux lettres.*

A l'arrivée des paquebots dans les ports de débarquement, les agents chargés de transporter les valises au bureau y porteront en même temps la boîte, qui sera ouverte immédiatement par le directeur et remise à ces agents, après extraction des lettres qui s'y trouveront.

ART. 13.

La remise des dépêches sera constatée par un *part* que délivrera au capitaine le directeur des postes du port d'embarquement, lequel *part* relatera le nombre des valises renfermant les dépêches, ainsi que l'heure de leur remise aux agents des entrepreneurs.

Les valises seront fournies et entretenues au compte de l'Administration des postes ; cependant la perte ou la détérioration de ces valises qui proviendra de la négligence des agents des entrepreneurs tombera à leur charge ; et ils seront tenus de faire remplacer ou réparer ces objets immédiatement.

La perte ou l'avarie d'une dépêche rendra les entrepreneurs responsables du montant de la taxe des lettres et des groupes, ainsi que des indemnités dues à des tiers, pour des chargements contenus dans la dépêche.

Ces pertes ou avaries pourront donner lieu, en outre, pour chaque dépêche, à une retenue de 5 francs au moins et de 100 francs au plus sur la

ART. 4 ET 13.

La Compagnie Bazin s'engage à transporter les espèces que le Gouvernement aura à faire passer en Algérie. Ce transport sera complètement gratuit, si les départs périodiques des bâtiments de l'État sont supprimés, ou suspendus pendant un mois au moins. De toute façon, elle aura à se conformer, pour l'embarquement et le débarquement des espèces, ainsi que pour leur placement et leur conservation à bord, aux mesures d'ordre et de prévoyance qui seront déterminées par M. le ministre des finances.

(Voir l'article 4 de la convention.)

subvention stipulée à l'article 3 de la présente convention.

ART. 14.

Les passagers du Gouvernement seront reçus à bord sur la production d'états portant ordre d'embarquement, lesquels états seront remis, quand il y aura lieu, au capitaine du bateau en partance, par le sous-intendant militaire chargé du service des transports maritimes dans chaque place.

Ces états seront nominatifs pour les passagers voyageant isolément, et numériques pour les corps et détachements; les passagers y seront divisés suivant les quatre classes.

Le sous-intendant militaire du lieu de destination constatera sur ces états le débarquement des passagers.

ART. 15.

Le matériel sera embarqué sur procès-verbal que dressera le sous-intendant militaire, et qui indiquera, en même temps que la nature et le nombre des objets embarqués, leur évaluation en tonneaux de poids ou d'encombrement.

Le capitaine donnera décharge de ce matériel au bas dudit procès-verbal, de même qu'il lui en sera donné récépissé par le consignataire, à destination.

ART. 16.

Le départ de chaque bateau devra suivre immédiatement la remise des dépêches par le directeur des postes.

Il ne sera admis de retard que pour cause de temps contraire, ce dont sera juge l'autorité maritime.

En cas de retard non justifié, les entrepreneurs subiront une amende de 50 francs par heure.

Si ce retard se prolongeait au delà de six heures, il pourrait être pourvu au service par un nolis spécial, aux frais des entrepreneurs.

Si, enfin, les entrepreneurs n'étaient pas en mesure d'assurer le service au voyage suivant dans le même port, l'Administration pourrait prononcer la résiliation de la présente convention; provisoirement, le service continuerait à être assuré aux risques et périls des entrepreneurs en défaut.

ART. 17.

Chaque voyage devra être effectué dans les délais ci-après, calculés sur l'heure de la remise des dépêches au lieu du départ,

ARTICLES COMPLÉMENTAIRES.

ART. 5.

Comme compensation des concessions susmentionnées en ce qui concerne l'exécution du traité du 4 octobre 1844, le département de la guerre adopte les dispositions suivantes :

Les passagers militaires et civils qui sont dirigés en ce moment d'Oran et de Stora sur Alger, pour y être embarqués à bord des frégates à vapeur, seront transportés par les paquebots de la Compagnie Bazin effectuant la traversée entre Oran ou Stora et Marseille. Néanmoins, le gouverneur général, ou l'autorité militaire agissant en vertu de ses instructions spéciales ou antérieures, aura le droit d'en ordonner autrement toutes les fois que l'exigeront les nécessités ou les convenances du service.

Les mêmes dispositions s'appliquent au transport de France en Algérie des passagers destinés pour les places d'Oran ou de Stora. Le général commandant la division à Marseille autorisera, si le service l'exige, le changement de la ligne directe.

L'Administration réglera les embarquements à Cette et à Marseille, ainsi que le chargement du matériel, d'après la ligne la plus courte à suivre pour arriver aux lieux de départ, et elle s'appliquera à établir un juste et impartial équilibre entre les services qui seront faits dans les deux ports. Toutefois, elle entend ne s'immiscer en rien dans tout ce qui pourra concerner une concurrence réciproque, laquelle se trouvera soumise nécessairement aux principes du droit commun. Cependant, à moins d'un accord amiable entre la Compagnie de Marseille et celle de Cette, les bateaux affectés par les deux Compagnies au service de leur ligne, et agréés par l'Administration, ne pourront venir faire opération de passagers et de marchandises dans le port de départ réservé exclusivement à chaque entreprise.

Il demeure bien entendu que la Compagnie Bazin et Périer pourra concourir, si elle le juge convenable, à l'adjudication qui sera faite prochainement, à Cette, de la ligne de correspondance à créer en remplacement de celle supprimée de Marseille à Alger par le fait de la résiliation de la convention du 24 novembre 1845.

ART. 6.

Les frais de timbre, d'enregistrement, ou tous autres que pourrait nécessiter la présente convention, demeurent à la charge de la Compagnie Bazin, ainsi que l'impression de la présente transaction au nombre de cinq cents exemplaires.

Savoir :

Sur la ligne d'Alger, en 55 heures.
 ————— de Stora, en 60 ———
 ————— d'Oran, en 75 ———

Chaque heure de retard à l'arrivée donnera lieu, comme au départ, à une amende de 50 francs; toutefois, cette amende ne sera pas imposée lorsque le bateau aura été retenu en mer par des temps contraires, ce dont le capitaine devra justifier dans les formes ordinaires, notamment par des extraits du journal de bord et par des attestations, qu'en cas de relâche forcée il devra se faire délivrer, soit par les officiers des ports, soit par l'autorité compétente des lieux où le bateau aura relâché.

ART. 18.

La subvention stipulée à l'article 3 sera payée aux entrepreneurs, soit à Paris, soit à Marseille, à leur choix, par trimestre, à termes échus, par les soins des départements de la guerre et des finances, chacun en ce qui le concerne.

ART. 19.

Le prix des places payantes, ainsi que le fret de l'excédant du matériel transporté en exécution de l'article 8, sera payé aux entrepreneurs également à Marseille ou à Paris, à leur choix, sur la remise des pièces justificatives.

Ces pièces justificatives se composeront, pour le personnel et pour le matériel, des ordres d'embarquement et des procès-verbaux d'expédition dont il est parlé aux articles 14 et 15, lesdits ordres et procès-verbaux récapitulés, pour chaque espèce de service, en un état général portant décompte que dresseront les entrepreneurs en autant d'expéditions qu'il sera nécessaire.

L'état à produire pour le premier paiement de chaque année portera récapitulation de tous les transports effectués depuis le commencement de ladite année, et, avant le décompte, il sera fait sur cet état déduction, suivant le cas, du nombre de places et du nombre de tonneaux spécifiés à l'article 4.

ART. 20.

La durée de la présente convention est fixée à neuf années consécutives, à dater du 1^{er} janvier 1845.

Jusqu'au 31 décembre de cette année, la convention passée, le 25 mai 1843, avec la Compagnie Bazin, pour la ligne d'Alger, continuera son plein et entier effet.

ART. 7 ET DERNIER.

M. Florentin-Achille SEILLIÈRE interviendra dans la présente transaction au même titre qu'il est intervenu déjà dans le marché du quatre octobre mil huit cent quarante-quatre, comme caution solidaire de MM. Bazin, Périer et Compagnie.

Fait triple à Paris, le vingt et un mars mil huit cent cinquante, et ont signé les deux parties après lecture.

Le Gérant de la Com- *L'Intendant militaire de la*
pagnie, *1^{re} division,*

Signé TH. PÉRIER.

Signé DE LAUNAY.

Je soussigné Florentin-Achille SEILLIÈRE, banquier, demeurant à Paris, rue de Provence, n° 54, déclare intervenir dans la présente convention supplémentaire, comme caution solidaire de MM. Charles et Auguste BAZIN, Théophile PÉRIER et Compagnie, au même titre et de la même manière que je suis intervenu dans le marché du 4 octobre 1844.

Paris, le 21 mars 1850.

Signé FLORENTIN-ACHILLE SEILLIÈRE.

L'intendant de la 1^{re} division militaire approuve définitivement la présente convention au nom du ministre de la guerre, et en vertu de l'autorisation spéciale qu'il en a reçue par dépêche du 19 mars courant.

Paris, le 21 mars 1850.

Signé DE LAUNAY.

Enregistré à Paris, le vingt-deux mars 1850, n° 194, v° case de 1 à 5 inclusivement.

Reçu deux francs et vingt centimes de décime, droit de caution compris.

Signé VALLERAN.

ART. 21.

D'ici au 1^{er} janvier 1845, les entrepreneurs devront justifier de la réalisation d'un cautionnement de 100,000 francs, pour garantie de l'exécution de la présente convention.

Ce cautionnement sera constitué, au choix des entrepreneurs, en numéraire ou en rentes sur l'État, au taux fixé par l'ordonnance du 19 juin 1825. Il sera affecté à la garantie des intérêts du Trésor, en ce qui concerne l'exécution de la présente convention.

Dès que ce cautionnement sera réalisé, il pourra être donné mainlevée de celui de 50,000 francs actuellement affecté à la garantie du service de la ligne d'Alger.

ART. 22.

Le montant des amendes spécifiées aux articles 13, 16 et 17, ainsi que les dépenses que l'Administration aurait à faire, à défaut des entrepreneurs, dans le cas prévu par l'article 16 (4^e paragraphe), seraient prélevés par elle au compte du département de la guerre et du département des finances, suivant leurs droits respectifs, d'abord sur les sommes qui pourraient être dues pour service fait, puis, subsidiairement, sur le cautionnement.

Si un prélèvement de cette nature venait à être opéré, le cautionnement devrait être recomplété dans le délai de quinze jours; faute de quoi, l'Administration pourrait prononcer immédiatement la résiliation de la présente convention.

ART. 23.

Dans ce dernier cas, et dans les autres cas de résiliation prévus aux articles 9, 10 et 16, une somme égale à la moitié du cautionnement, soit 50,000 francs, serait acquise au Trésor à titre de dommages-intérêts.

ART. 24.

Dans le cas où l'Administration, avant l'expiration des neuf années, exigerait pour sa convenance la résiliation de la présente convention, elle en avertirait les entrepreneurs un an à l'avance; il serait payé immédiatement aux entrepreneurs, à titre d'indemnité, une somme de 75,000 francs par ligne.

L'indemnité serait payée en commun par les deux départements de la guerre et des finances: quatre cinquièmes par la guerre, un cinquième par les finances.

ART. 25.

Les entrepreneurs seront responsables envers l'Administration des pertes et avaries provenant de toutes circonstances autres que celles de force majeure dûment constatées ; elles seront réglées conformément aux dispositions du livre II du Code de commerce.

ART. 26.

Toute contravention aux lois sur le transport des lettres par les entrepreneurs sera puni d'une amende de 150 à 300 francs, aux termes de l'article 5 de l'arrêté des consuls du 27 prairial an IX ; la récidive pourra entraîner la résiliation du marché sans indemnité.

Toute fraude en matière de douane, constatée et dûment reconnue être le fait des entrepreneurs, ou de leurs fondés de pouvoirs, dans les ports de Marseille, d'Alger, d'Oran et de Stora, pourra également entraîner la résiliation du marché sans indemnité.

ART. 27.

Seront frappées de déchéance les pièces justificatives du service fait qui n'auraient pas été produites dans le délai de six mois, après l'expiration du trimestre auquel elles se rapportent.

ART. 28.

Les contestations qui pourraient survenir, relativement à l'interprétation de la présente convention, ou pour l'exécution du service, seraient soumises à la décision des ministres de la guerre et des finances, chacun pour ce qui le concerne, sauf le recours des entrepreneurs au Conseil d'État.

ART. 29.

La présente convention sera enregistrée sur minute au droit fixe de 1 franc, et sera imprimée ou lithographiée aux frais des entrepreneurs, qui en remettront deux cents exemplaires à l'administration de la guerre.

Les entrepreneurs supporteront également les frais d'enregistrement et de timbre.

SOUSSION.

Nous, Charles et Auguste BAZIN, Théophile PÉRIER et Compagnie, faisant, pour l'objet de la présente, élection de domicile à Marseille et à Paris, rue de Provence, n° 54, après avoir pris pleine et entière connaissance de la convention ci-annexée, pour l'exécution d'un service régulier de correspondance par bateaux à vapeur : 1° entre Marseille et Alger; 2° entre Marseille et Oran; 3° entre Marseille et Stora, nous engageons envers le ministre secrétaire d'État de la guerre, stipulant au nom et pour le compte du Gouvernement, à exécuter ce service pendant les années de 1845 à 1853 inclus, aux clauses et conditions stipulées à ladite convention.

Nous nous engageons notamment à réaliser, dans le délai fixé à l'article 21 ci-dessus, le cautionnement de cent mille francs exigé par ledit article pour garantie de la bonne exécution du service.

Fait triple à Paris, le 3 octobre 1844.

Signé : CHARLES et AUGUSTE BAZIN.

Signé : TH. PÉRIER et C^{ie}.

CAUTION.

Je soussigné, Florentin-Achille SEILLIÈRE, banquier, demeurant à Paris, rue de Provence, n° 54, déclare approuver, comme caution de MM. Charles et Auguste BAZIN, Théophile PÉRIER et Compagnie, les engagements pris ci-dessus par eux envers le Gouvernement, et m'oblige, solidairement avec eux et sous ma responsabilité personnelle, à la pleine et entière exécution de toutes les clauses et conditions de la présente convention.

Paris, le 3 octobre 1844.

Signé F. A. SEILLIÈRE.

Le président du conseil, ministre secrétaire d'État de la guerre, approuve la présente convention pour les lignes de Marseille à Alger, de Marseille à Oran et de Marseille à Stora.

Paris, le 4 octobre 1844.

Signé MARÉCHAL DUC DE DALMATIE.

Enregistré à Paris, le 5 octobre 1844, f° 113 v°, cases 6, 7 et 8.

Reçu deux francs et vingt centimes, compris le cautionnement et le décime.

Signé VALLERAN.

