

1819, le capitaine Moses Rogers traversait l'Atlantique, de New-York à Liverpool, avec un navire mixte de 380 tonneaux....

Jouffroy dut se résigner à voir des industriels étrangers recueillir, en France même, le fruit des travaux auxquels, pendant un demi siècle, il avait consacré toutes les ressources de son génie et de sa fortune ; en effet, dès l'année suivante, 1820, Stéel, constructeur anglais, lançait sur la Seine un bateau à vapeur armé d'une rame articulée ou *patte d'oie*, d'après le premier système essayé par Jouffroy ; deux ans après, une Compagnie anglaise amenait en France deux bateaux à vapeur en fer.

En 1825, un steamer anglais mixte faisait le voyage de Falmouth à Calcutta ; un bâtiment hollandais, également mixte, se rendait d'Amsterdam aux Antilles ; de 1825 à 1830, presque toutes les rivières navigables et les grands ports de France eurent des bateaux à vapeur. L'essor de ce mode de navigation sur le Rhône et sur la Saône fut encore ralenti par la catastrophe qui, le 4 mars 1827, répandit le deuil dans la ville de Lyon.

Le problème de l'emploi de la vapeur dans les voyages transatlantiques fut définitivement résolu, en 1838, par l'heureuse traversée que fit le *Great-Western* de 1300 tonneaux, de Bristol à New-York, et par celle du *Syrius*, de 700 tonneaux, de la rade de Cork en Irlande à New-York.

En 1829, la mort ravit à Jouffroy la compagne dont le caractère, l'esprit et le cœur n'avaient cessé, durant 46 ans, de lui réserver dans le bonheur domestique un refuge consolateur et l'oubli des plus amères déceptions. Ne pouvant supporter la solitude que lui faisait cette mort, il fit liquider sa retraite militaire et obtint son admission à l'Hôtel-des-Invalides où il mourut du choléra en 1832, à l'âge de 81 ans, ne laissant à ses fils d'autre héritage que l'exemple de ses tra-