

Gérard DESTRAIS

L'ÉPOPÉE
TRANSATLANTIQUE

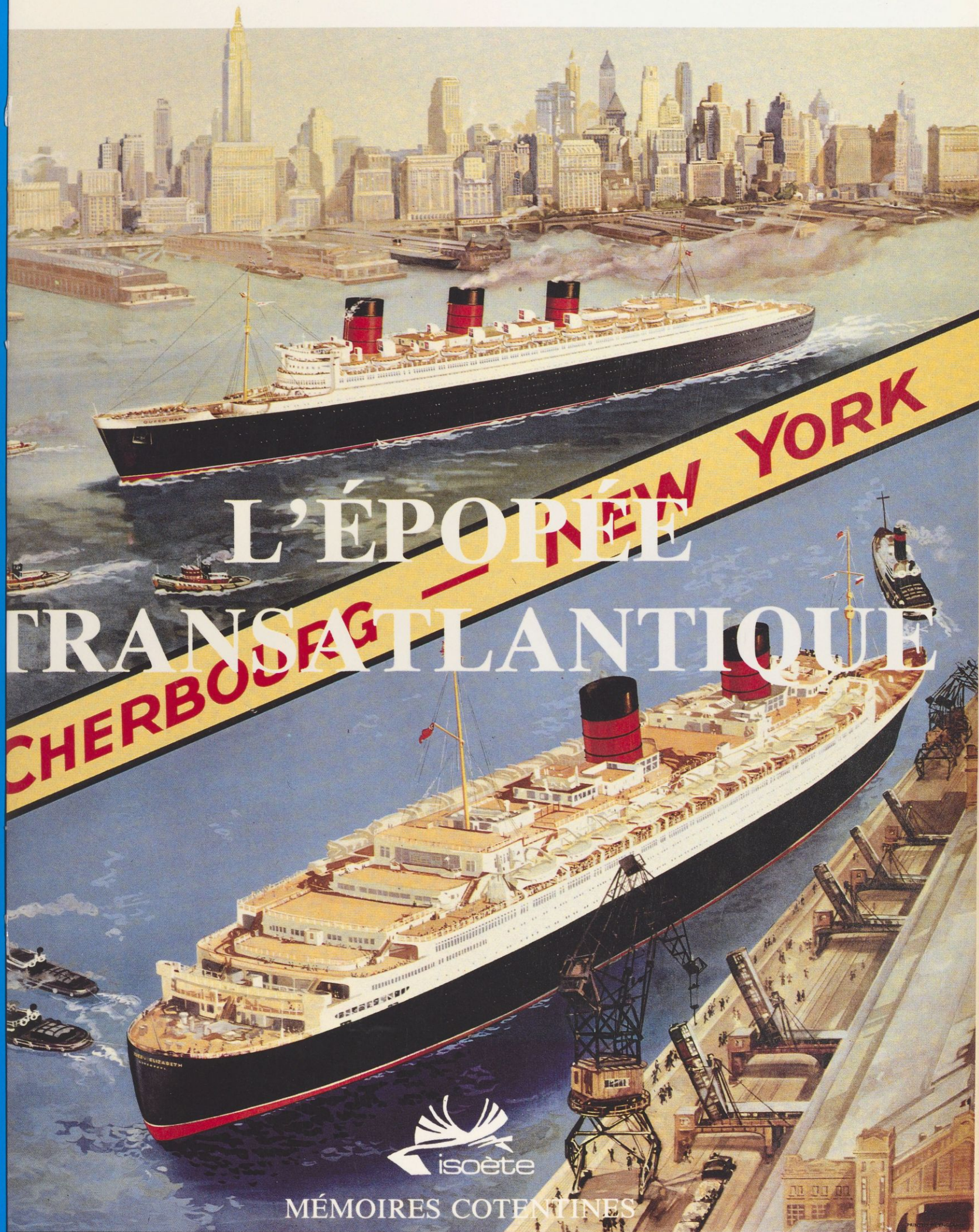


MÉMOIRES COTENTINES

666907

92

Gérard DESTRAIS



MÉMOIRES COTENTINES

“QUEEN ELIZABETH” — “QUEEN MARY”

V

Avant-propos

L'histoire de Cherbourg est, avec le temps, étroitement liée à la mer. Depuis le désastre de La Hougue en 1692, Cherbourg eut à tenir un rôle militaire important grâce à sa situation avancée à l'extrémité de la presqu'île du Cotentin. Sa vocation maritime commerciale débuta avec les transports de passagers de la vieille Europe vers le Nouveau Monde, au milieu du siècle dernier.

Pendant près d'un siècle, Cherbourg joua un rôle de premier ordre dans ce qu'on appela "L'épopée transatlantique". La plupart des grandes compagnies internationales s'intéressèrent à notre port dès le début de l'exploitation de leurs lignes. Cherbourg réussit à se faire connaître, au cours des années, comme port d'escale rapide et devint autour de 1920, un des premiers ports français par le tonnage des navires entrés et sortis.

Cet ouvrage retrace tout d'abord l'évolution du port de commerce et les différents aménagements qu'il a dû subir afin de faire face aux exigences que lui imposa le développement intensif du transport maritime, à bord de navires de plus en plus grands et de plus en plus puissants. Nous suivrons les principaux travaux mis en œuvre par la Chambre de Commerce pour améliorer les conditions d'escales des paquebots ainsi que l'accueil des passagers. Ces travaux de construction et d'aménagement connurent leur apothéose en 1933 avec l'inauguration de la nouvelle gare maritime qui fut la fierté des membres de la Chambre de Commerce ainsi que de tous les Cherbourgeois.

La seconde partie de cette étude est entièrement consacrée aux compagnies de navigation et aux paquebots qui offrirent à Cherbourg de belles heures d'intense activité.

Fol 10
Lo

742



Gérard/DESTRAIS

65

LE PORT TRANSATLANTIQUE

CHERBOURG

**L'ÉPOPÉE
TRANSATLANTIQUE**



MÉMOIRES COTENTINES

DL-31121988-32667

CHERBOURG

CHERBOURG

L'ÉPOPÉE

TRANSATLANTIQUE



MÉMOIRES

LE PORT TRANSATLANTIQUE





Le port de Cherbourg sous le Second Empire.

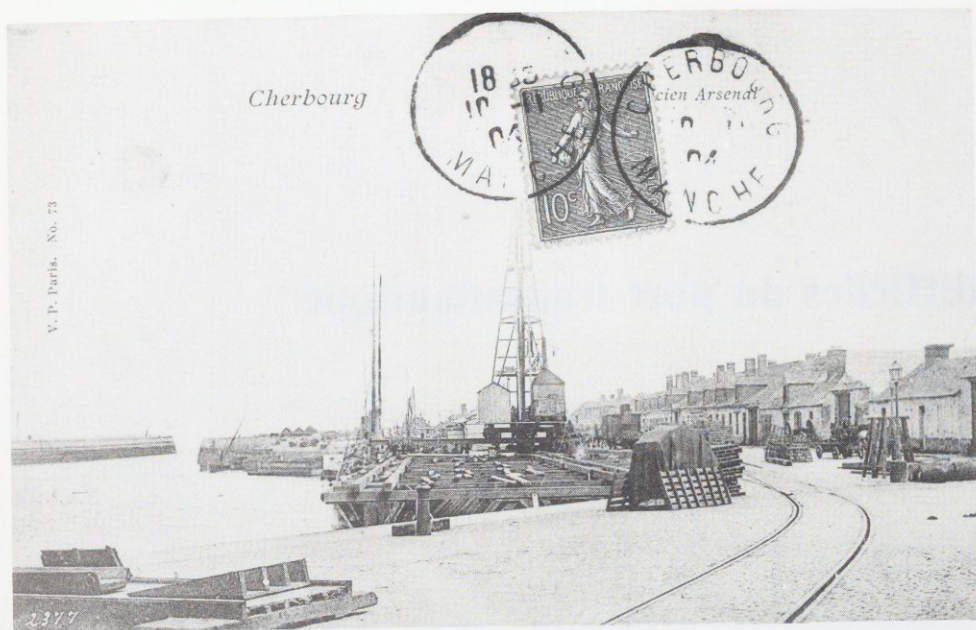
Les débuts difficiles du port transatlantique

La situation du port de commerce était des plus rudimentaires au milieu du XIXe siècle. Mais déjà les responsables locaux avaient établi des projets d'aménagement afin de recevoir les premiers passagers transatlantiques. L'atout majeur de Cherbourg à l'époque, c'était évidemment sa grande rade, accessible par tous les temps, bien balisée, bien tenue et qui permettait aux paquebots des escales rapides et peu onéreuses. De plus, elle constituait un abri sûr en cas de gros temps.

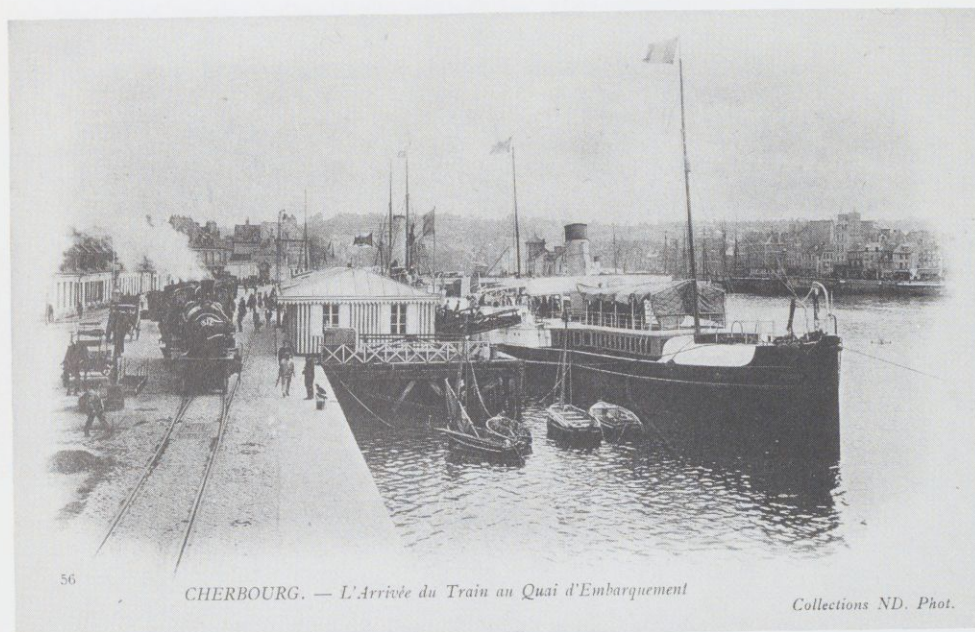


Vue de l'avant-port avant les installations du port transatlantique.

Bien que les escales des paquebots anglais et allemands n'étaient pas régulières, la Chambre de Commerce résolut d'attirer les compagnies étrangères en plus grand nombre par la création d'un bassin à flot susceptible de recevoir les grands paquebots. L'emplacement ne fut pas facile à trouver. L'autorité militaire se montra peu coopérante, y faisant même opposition. On renonça à un premier projet pour en proposer un autre qui fut accepté malgré le désaccord de la marine militaire. Celle-ci voyait quelque inconvénient au stationnement sur rade de plusieurs paquebots qui pouvaient gêner l'évolution des navires de guerre. On entreprit donc l'aménagement progressif de l'avant-port, coté Est, quai de l'Ancien Arsenal. Commencé le 16 mai 1803, il fut terminé en 1813. Entouré de blocs de granit, il a une profondeur de 17,85 mètres, une longueur de 292 mètres et une largeur de 237 mètres. On y accède par un chenal de 80 mètres de large.



Construction quai de l'Ancien Arsenal, du premier appontement destiné à recevoir la première gare maritime.



Vue de la première gare maritime édiflée sur l'appontement mis en service en 1905.

En 1870, Cherbourg n'occupait que le 9^e rang parmi les ports de commerce français pour la jauge des navires entrés. Il passa, grâce à la fréquentation des paquebots étrangers, au 3^e rang à la veille de la Première Guerre Mondiale, juste derrière Marseille et Le Havre. Cette nouvelle situation impliqua rapidement la nécessité d'implanter un minimum d'installations propres à recevoir les passagers dans de meilleures conditions. Une première tente fut édiflée en 1894 sur le quai de l'Ancien Arsenal afin d'abriter les voyageurs et leurs bagages. L'année suivante, la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest créa un service spécial de trains de luxe qui acheminait les passagers vers Paris. En 1904, débuta la construction du premier appontement dans la partie sud du quai de l'Ancien Arsenal. Sur cet appontement, s'éleva l'année suivante, un baraquement en bois que l'on appela gare maritime. Cette première tranche de travaux avait été décidée par la Chambre de Commerce, le 4 septembre 1900.

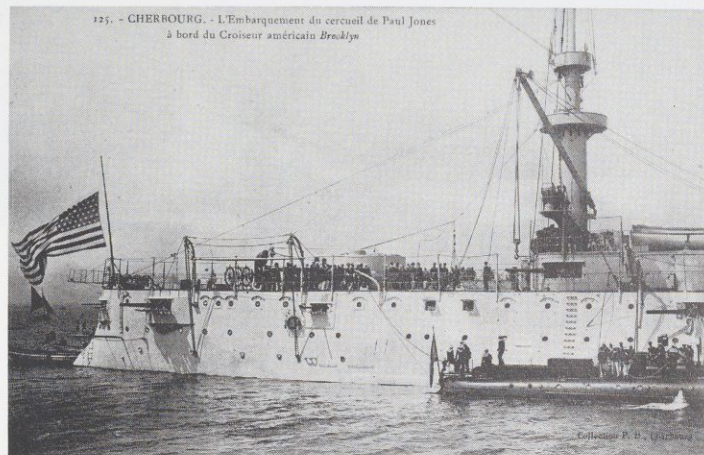
C'est dans cette première gare maritime qu'allait avoir lieu une cérémonie imposante, puisqu'elle servit de chapelle ardente aux dépouilles de l'amiral Paul JONES, fondateur de la Marine américaine. En effet, le 30 juin 1905, à 8 heures du matin, une escadre américaine comprenant le croiseur cuirassé *BROOKLIN* et les croiseurs *CHATTANOOGA*, *TOSCANA* et *GALVESTON*, mouillait sur rade. Elle venait recevoir officiellement du Gouvernement français, les restes de l'amiral Paul Jones, mort à Paris le 18 juillet 1792. Le séjour de ces navires coïncidant avec l'anniversaire de la proclamation de l'Indépendance des Etats-Unis, de grandes fêtes furent célébrées à cette occasion. Le 7 juillet, le cercueil du glorieux marin arriva en gare de Cherbourg. Le lendemain, la remise du corps aux Autorités américaines fut constatée par un procès-verbal en présence de l'Agent consulaire des Etats-Unis. Le cercueil fut ensuite déposé dans le salon d'attente de la gare maritime, puis à une heure de l'après-midi, il fut embarqué sur le torpilleur de haute mer *ZOUAVE* pour être transféré à bord du croiseur cuirassé *BROOKLIN* en partance pour New-York le jour-même.



Cérémonie lors du retour des cendres de Paul Jones.



Le cercueil de P. Jones est embarqué à bord du torpilleur français le Zouave.



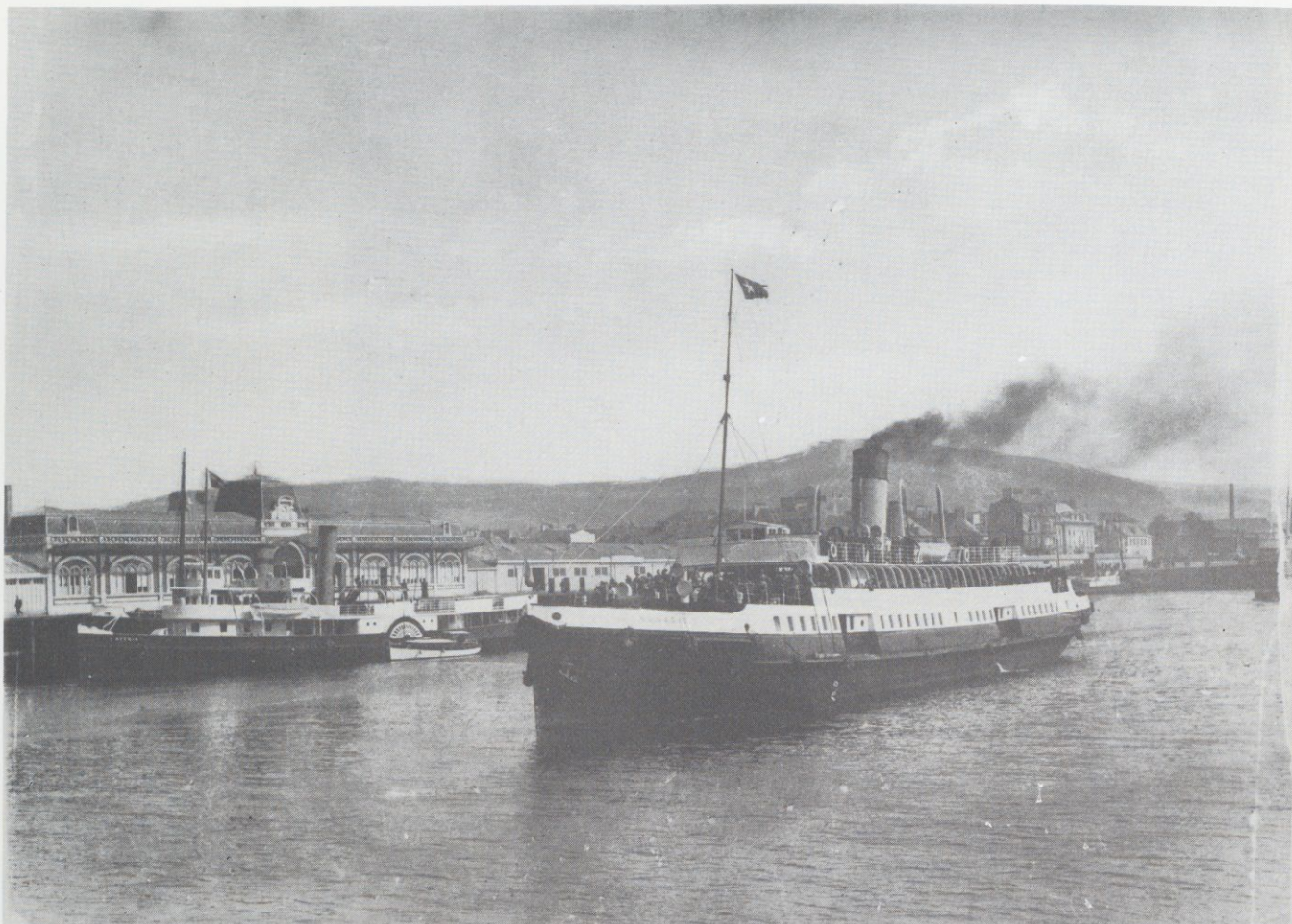
Embarquement du cercueil à bord du croiseur américain Brooklyn.



Vue générale de la gare maritime avec ses transbordeurs en 1907.



Activité sur les appointements du quai de l'ancien arsenal en 1908.



Le transbordeur Nomadic quitte le port emportant les passagers vers le transatlantique.

A l'aube du 20e siècle, Cherbourg était le passage obligé de nombreuses lignes transatlantiques :

- HAMBOURG - NEW-YORK via SOUTHAMPTON, escale à CHERBOURG le samedi ;
- BREME - NEW-YORK via SOUTHAMPTON, escale à CHERBOURG le mercredi ;
- SOUTHAMPTON - NEW-YORK par l'AMERICAN LINE via CHERBOURG, le samedi ;
- HAMBOURG - BRESIL et LA PLATA via CHERBOURG, VIGO, MADERE, 3 fois par mois ;
- HAMBOURG - NEW-YORK via PLYMOUTH, service spécial, escale à CHERBOURG le vendredi ;
- BREME - NEW-YORK via PLYMOUTH, escale à CHERBOURG le lundi ;
- BREME - CHERBOURG, service spécial, escale à CHERBOURG le samedi ;
- HAMBOURG - BRESIL et LA PLATA via CHERBOURG, VIGO et TENERIFFE, 3 fois par mois ;

- CHERBOURG - BRESIL par la ROYAL MAIL LINE avec escales à VIGO, LISBONNE, CAP-VERT, PERNAMBUCO, RIO DE JANEIRO, BUENOS-AYRES et MONTEVIDEO, 2 fois par mois.

Outre ce trafic, le port entretenait les liaisons suivantes :

- CHERBOURG - SOUTHAMPTON par la Compagnie LONDON and SOUTH-WESTERN RAILWAY, 5 fois la semaine, départ dans la soirée ;
- CHERBOURG - LE HAVRE par BRETEL FRERES, tous les vendredis ;
- CHERBOURG - LE HAVRE par QUONIAM ARMATEUR, quai de Caligny, départ environ tous les 5 jours ; les tarifs étaient les suivants : 1ère classe 10 F, 2e classe 8 F, aller et retour de 16 à 12 F ;
- CHERBOURG - AURIGNY et GUERNESEY, en hiver le mercredi matin, en été 3 départs par semaine.



La première gare maritime avec, à l'arrière-plan, les bâtiments de l'ancien arsenal.



Passagers autour du train de luxe.

Notre modeste gare maritime se révéla très vite insuffisante. Il fallut rapidement songer à agrandir les installations. Les pourparlers reprirent donc entre la Chambre de Commerce et le Ministre du Commerce, dans le but de donner à Cherbourg un port transatlantique mieux adapté à ses besoins. Après de nombreuses démarches, plus ou moins fructueuses, elle obtint l'approbation du ministre pour le projet de construction d'un avant-port et d'une forme de radoub au Homet, le 14 septembre 1907. Le devis de cette opération s'élevait à 18 millions de francs. Les travaux commencèrent, quai de l'Ancien Arsenal, par le prolongement de l'appontement déjà en place, sur une longueur de 125 mètres et une superficie de 3 000 mètres carrés. Ces nouvelles constructions furent entièrement à la charge de la Chambre de Commerce qui couvrit ses dépenses, en partie, par les droits portuaires.

Cependant, la décision de construire une nouvelle gare maritime sur le nouvel appontement, dans le prolongement de celle existant déjà, se fit attendre. La première demande de réalisation de cette future construction fut faite le 8 novembre 1908. Le projet sera adopté, par décret ministériel, le 15 février 1909, mais les travaux de finition des appontements prirent du retard, ils ne furent achevés qu'en 1910. C'est au cours de cette même année que la Chambre de Commerce émit le projet d'acquérir les bâtiments et terrains du vieil arsenal; ceux-ci ne servant plus que d'entrepôts pour vieux matériaux de la Marine. Des pourparlers furent engagés auprès de l'Autorité militaire. Elle envisagea la cession possible seulement si la Chambre de Commerce prenait à sa charge la construction d'une caserne en échange. De son côté, la Chambre de Commerce fit part des avantages qui résulteraient d'une telle opération : l'embellissement du quartier, l'élargissement des quais et l'établissement de nouvelles voies ferrées.

Les travaux commencèrent dans le courant de l'année 1910 et se poursuivirent jusqu'en 1912. Les nouveaux locaux avaient été conçus pour recevoir les différents bureaux des compagnies de navigation ainsi qu'une salle des pas perdus où les passagers trouveraient diverses petites boutiques de souvenirs et de journaux. La gare maritime, à laquelle venaient se joindre deux tentes en bois qui abritaient les douanes, la police, la poste et les services d'émigration, offrait désormais un ensemble de locaux d'une longueur de 225 mètres. Trois voies ferrées furent installées sur la partie est du quai ainsi qu'une voie charretière. L'inauguration de la gare maritime, par le Ministre du commerce, eut lieu le 3 juillet,

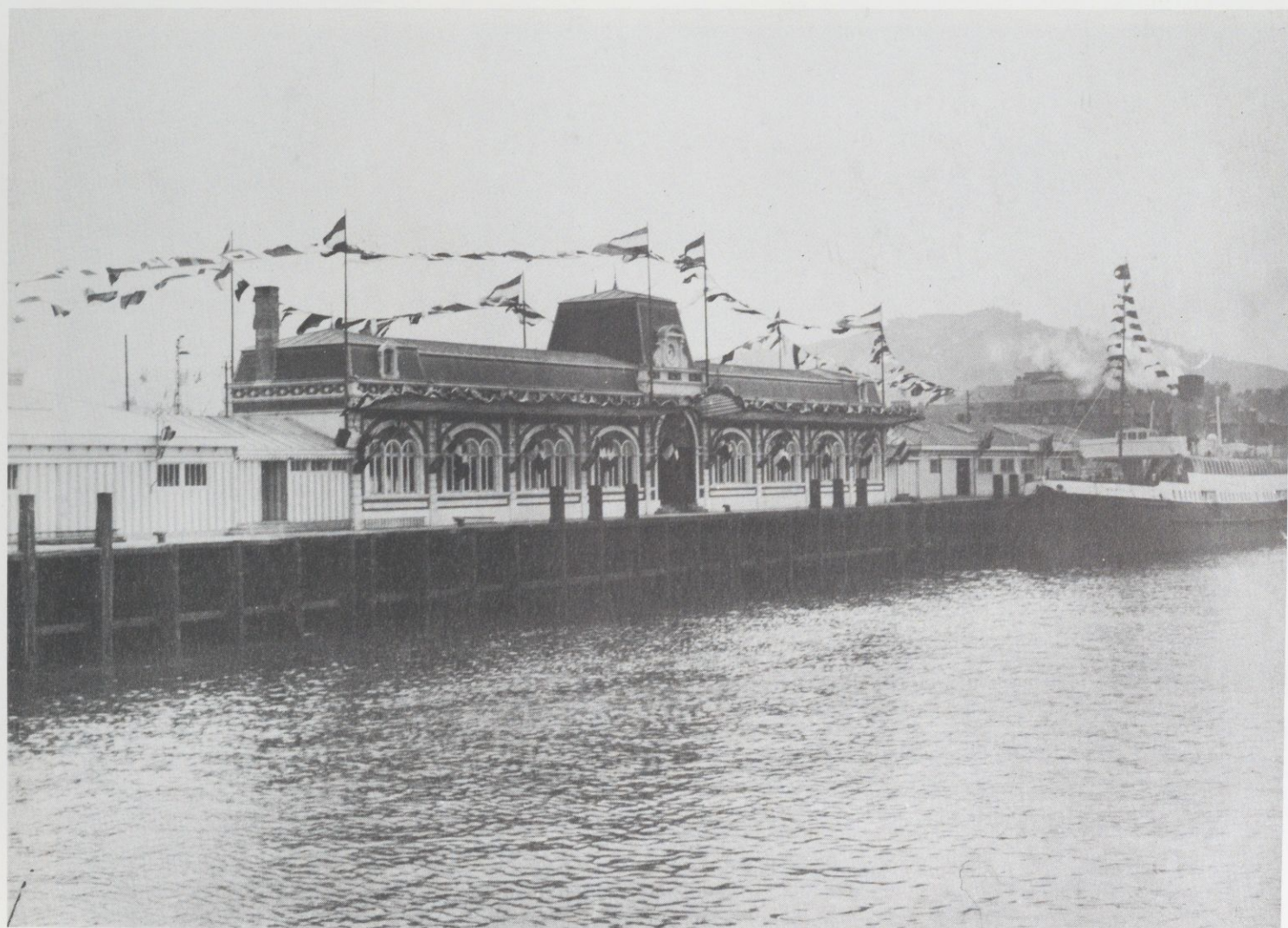
A cette époque, l'embarquement et le débarquement des passagers était toujours assuré par les transbordeurs. Ils étaient onze, appartenant aux compagnies qui fréquentaient régulièrement le port. Le va-et-vient des voyageurs était très important et lorsque plusieurs paquebots faisaient escale simultanément, on arrivait à saturation. Il n'était pas rare que les grands navires prennent ou laissent 1200 à 1500 passagers. Parallèlement, le trafic postal, un des plus importants des ports français, accusait annuellement près de 600 000 sacs postaux. A la veille de la Grande Guerre, le port transatlantique fonctionnait à plein régime. A nouveau, il fallut mettre sur pied plusieurs projets grandioses dans le but de créer un port en eau profonde. Mais en 1914, lorsque la guerre éclata, le trafic de voyageurs allait être stoppé net et les projets restèrent au fond des tiroirs.



Chambre de Commerce de Cherbourg
Gare maritime d'escales
Banquet du 3 Juillet 1912

Vue du banquet officiel à l'intérieur de la nouvelle gare maritime, le 3 juillet 1912, jour de l'inauguration.

La nouvelle gare maritime pavoisée à l'occasion de son inauguration en juillet 1912.



La nouvelle gare maritime avant son inauguration.

