

# SUR LES PAQUEBOTS



Stéphane William Gondoin

*À Laurent Durel, à jamais mon ami...*

# SUR LES PAQUEBOTS



*Couverture :*  
Les ouvriers assistent au remorquage du paquebot  
*Normandie* (1935) dans la forme-écluse Joubert, lors  
de son départ de Saint-Nazaire, le 5 mai 1935 (détail).  
Photographe : Édouard Bourgueil. Collection Saint-Nazaire Agglomération  
Tourisme - Écomusée. Fonds E. Bourgueil

*Page précédente :*  
Raoul Du Gardier  
*Premier voyage du bateau à vapeur Normandie.*  
*L'entrée du port de New York* (détail), 1935  
Aquarelle  
Amboise, musée de La Poste  
Photo © NPL - DeA Picture Library / Bridgeman Images

© Éditions des Falaises, 2025  
16, avenue des Quatre Cantons - 76000 Rouen  
102, rue de Grenelle - 75007 Paris  
[www.editionsdesfalaises.fr](http://www.editionsdesfalaises.fr)





« Je partirai ! Steamer balançant ta mâture,  
Lève l'ancre pour une exotique nature !  
Un ennui, désolé par les cruels espoirs,  
Croit encore à l'adieu suprême des mouchoir !  
Et, peut-être, les mâts, invitant les orages  
Sont-ils de ceux qu'un vent penche sur les naufrages  
Perdus, sans mâts, sans mâts, ni fertiles îlots...  
Mais, ô mon cœur, entends le chant des matelots. »

Stéphane Mallarmé, *Brise marine*

Jean-Émile Laboureur  
*Le Roulis transatlantique*, 1907  
Huile sur toile, 55 x 55 cm  
Nantes, musée des Beaux-Arts  
© GrandPalaisRmn / Gérard Blot







Marcel Gromaire  
*La Voyageuse au bateau*, 1931  
Paris, musée d'Art Moderne  
© ADAGP, Paris  
© Paris Musées, musée d'Art moderne,  
Dist. GrandPalaisRmn / image ville de Paris

## Sommaire

Il était une fois... une ville, un océan, des paquebots...

**À la conquête de l'Atlantique nord** 11  
1819-1860

**L'enfance d'un mythe** 27  
1860-1879

**L'âge de raison** 39  
1879-1898

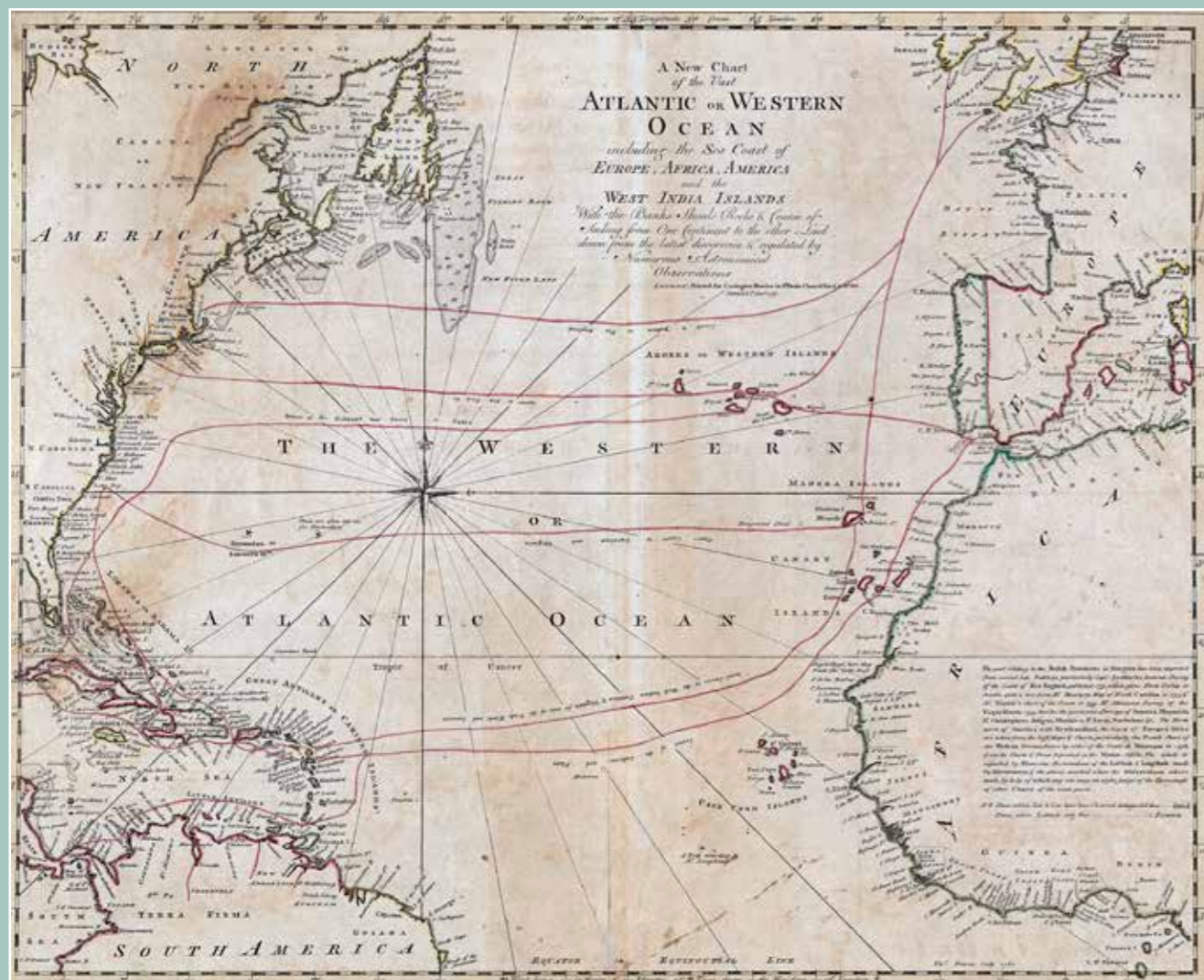
**Une si « Belle Époque »** 61  
1898-1914

**D'une guerre à l'autre** 87  
1914-1939

**La fin d'une époque** 123  
1939-1978

\* Pour les mots suivis d'une astérisque, voir les développements en marge.





« Nouvelle carte du vaste Océan Atlantique ou Occidental » datant de 1771 (détail). Elle est donc antérieure à la guerre d'Indépendance américaine (1775-1783). Y figurent les principaux itinéraires de navigation (« course of sailing ») de l'Atlantique nord, alors assurés à la voile : Virginie et Caroline ; New York ; Boston. Elles partent d'Espagne ou du Royaume-Uni. La France a à cette époque perdu ses colonies américaines continentales.

© Reproduction courtesy Norman B. Leventhal Map & Education Center de la Boston Public Library

## Il était une fois... une ville, un océan, des paquebots...

**F**rench Line ! Dans le monde anglo-saxon, c'est sous ce surnom qu'est passée à la postérité la Compagnie générale transatlantique, qui assura de 1864 à 1974 la liaison maritime entre Le Havre et New York. Durant ce siècle, des centaines de milliers de passagers ont fait le voyage entre le Vieux Continent et le Nouveau Monde, ou inversement. Simples émigrants en quête d'une vie meilleure, hommes et femmes d'affaires ou politiciens, stars de théâtre ou du cinéma empruntèrent ces ponts flottants jetés sur l'Atlantique. Pour les plus aisés, la *French Line* devint le symbole du luxe à la française, avec une gastronomie étourdissante au beau milieu de l'océan, des cabines tout confort et un service irréprochable.

La plupart de ses paquebots\* furent commandés aux chantiers navals de Saint-Nazaire, créant un lien indissoluble entre les ports breton et normand. Dans une étourdissante course au progrès, ils furent le reflet de leur époque, bénéficiant de toutes les avancées technologiques, perfectionnement de la propulsion à hélice, domestication de la fée électricité, invention de la télégraphie sans fil, de la turbine... Dans une compétition sans merci avec les vaisseaux britanniques, allemands ou américains, ils devinrent les symboles de la fierté d'une nation, que les Havrais accompagnaient en masse à chaque sortie ou entrée entre les mâchoires de leur port. Certains connurent un sort tragique, comme le *Ville du Havre* ou *La Bourgogne*, dont les naufrages furent occultés par celui du *Titanic*. D'autres firent... la guerre (!), sombrèrent ou s'illustrèrent au service de la patrie. Leur histoire résonne d'expéditions au long cours, d'exploits héroïques, de tempêtes épiques, de chants de matelots...

Ils s'appelaient *Washington*, *Impératrice Eugénie*, *La Champagne*, *La Lorraine*, *La Provence*, *Paris*, *Île-de-France*, *Normandie* ou *France*... Ils affrontèrent la fureur des mers et parfois la folie des hommes. Laissez-nous vous narrer ces heures de grande aventure !

**Paquebot** : de l'anglais *packet boat*, signifiant « paquet - de courrier » et « bateau ».

# À la conquête de l'Atlantique nord 1819-1860

Après deux décennies d'hésitations, de doutes et de tâtonnements technologiques, on sait au tournant des années 1840 le triomphe de la vapeur sur la voile inéluctable, y compris pour les longues traversées. De nombreuses compagnies, britanniques et américaines principalement, se lancent alors dans l'ouverture de lignes de courriers régulières sur l'Atlantique nord. Beaucoup d'appelées mais peu d'élues, avec des faillites qui se multiplient, sur fond de mauvais choix ou d'infortunes de mer. Convalescente après les guerres de la Révolution et de l'Empire, longtemps hésitante sur les orientations à prendre, la France est d'abord quasiment absente de cette compétition. Jusqu'à la création de la Compagnie générale maritime, vite rebaptisée Compagnie générale transatlantique.



SS : abréviation internationale de *Steam Ship* (« bateau vapeur »). Rien à voir, bien sûr, avec le sinistre usage qu'en feront les nazis.

**Genre des bateaux :** en français, l'usage le plus courant consiste à masculiniser les navires. Ainsi écrivons-nous le *Normandie* ou le *France*, alors qu'il peut sembler davantage correct d'utiliser l'article « la ». Il y a toutefois des exceptions, pour les paquebots français des années 1880-1914. C'est exactement l'inverse en anglais, où les noms de paquebots sont remplacés par le pronom personnel *she* (« elle ») plutôt que *it* (pourtant réservé aux objets inanimés ou aux animaux), leur conférant ainsi quasiment une personnalité, une identité propre.

**Longueur :** sauf mention contraire, elle est exprimée dans cet ouvrage en longueur hors tout (LHT), c'est-à-dire entre les deux points les plus éloignés de la coque. Il existe aussi en architecture navale une unité appelée longueur entre perpendiculaires (LPP), c'est-à-dire mesurée sur une ligne tracée entre les points d'intersection de la coque à la proue (avant) et à la poupe (arrière), avec la ligne de flottaison à pleine charge.

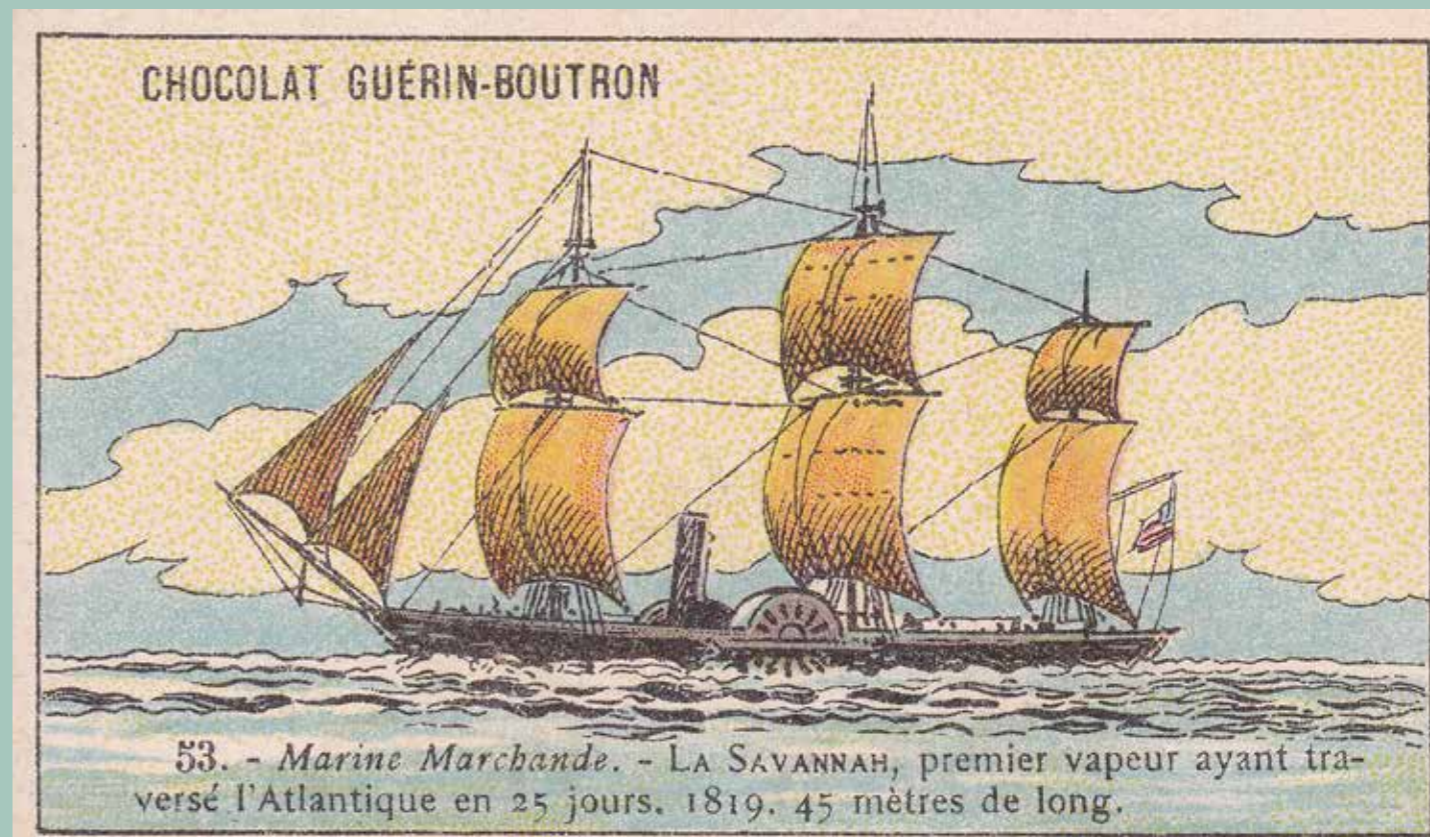
**Bau :** plus grande largeur d'un bateau.

**Tonneau et jauge :** unité de mesure permettant de déterminer la capacité de chargement (jauge) d'un navire. Il équivaut à 100 pieds cubes anglais, soit 2,83168 mètres cube.

**E**n cette belle journée du 30 mai 1819, la goélette *Contract*, commandée par le capitaine Livingstone, vogue tranquillement au large des Caraïbes et de la Floride. Soudain, la vigie signale un panache de fumée s'élevant à l'horizon. Le sang de Livingstone ne fait qu'un tour : un incendie s'est déclaré à bord d'un navire au beau milieu de l'océan et l'équipage se trouve en perdition. Solidarité des gens de mer oblige, il met aussitôt le cap vers l'inquiétante colonne. Après quelques heures de vaine poursuite, il doit cependant se rendre à l'évidence : le panache de fumée se déplace et c'est un navire à vapeur, un *steamer* comme on dit alors, qui vogue plein est. Le secourable officier de marine l'ignore encore, mais il vient de croiser la route du SS\* *Savannah* et d'assister à un événement historique.

### Une traversée mémorable

Ce n'est pas tant le fait qu'un navire soit propulsé à la vapeur qui surprend Livingstone. Ce marin expérimenté en a sans doute déjà vu dans les ports, caboter le long des côtes ou remonter les grands fleuves américains. Ce qui l'étonne, c'est d'en croiser un aussi loin de la terre ferme. Sous les ordres du capitaine Moses Rogers, le\* *Savannah* vogue en effet vers l'Europe, plus exactement le port de Liverpool, où il arrive sans encombre le 20 juin suivant. Il est le premier steamer à accomplir la traversée de l'Atlantique nord, ou du moins à relier les deux continents en utilisant à la fois la voile et la vapeur. Ce bateau est avant tout un modeste trois-mâts carré de 30,02 mètres de long\*, d'un bau\* de 7,87 mètres, pour une jauge de 320 tonneaux\*. Ses soutes ne contiennent pas assez de charbon et de bois pour alimenter en permanence sa machine développant 90 chevaux. Au total, en 29 jours de voyage, la vapeur a seulement été utilisée 80 heures, les roues à aubes pouvant être montées à bord et arrimées sur le pont lorsque nécessaire.



Chromolithographie publicitaire pour les chocolats Guérin-Boutron.

« LA SAVANNAH, premier vapeur ayant traversé l'Atlantique ».

Si la représentation n'est guère fidèle, elle prouve néanmoins la fascination du public pour l'histoire maritime.

© Collection Stéphane William Gondoin - DR





Timbre émis le 17 août 1933 par la poste canadienne pour commémorer le centenaire de la traversée du SS *Royal William*.

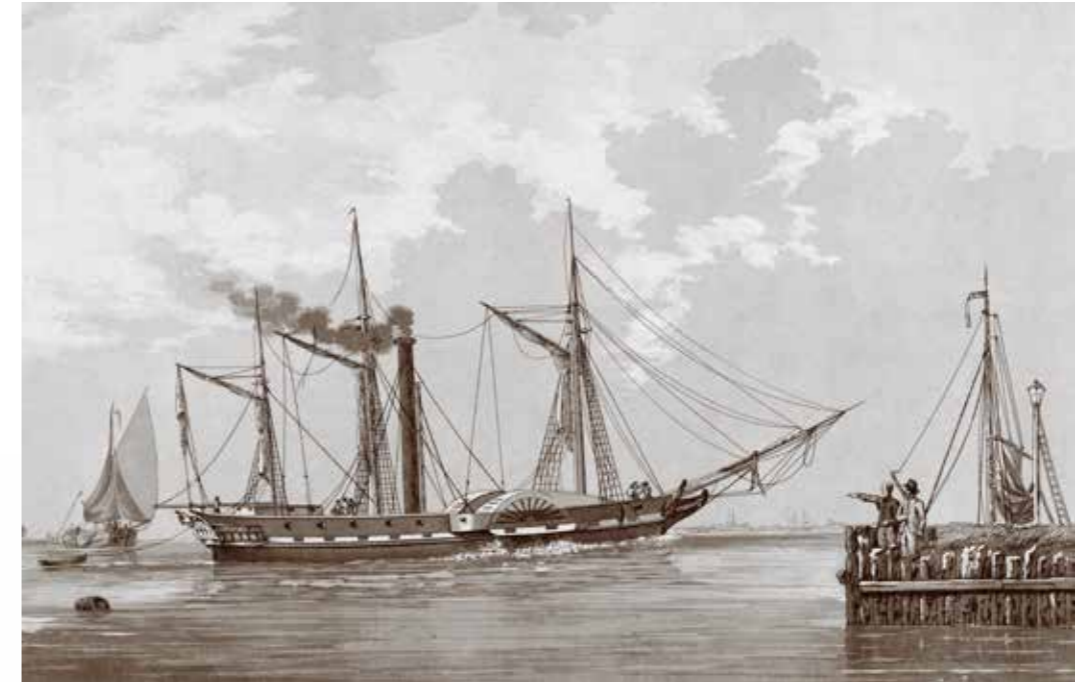
© Collection Stéphane William Gondoin - DR

## De New York... à la Lune...

En ce XIX<sup>e</sup> siècle de progrès technologiques tous azimuts, ce n'est plus qu'une question de temps pour que la vapeur supplante définitivement la voile, même si certains le contestent. En 1827, selon une tradition assez mal établie, le *Curaçao*, battant pavillon néerlandais, aurait effectué la traversée entre Amsterdam et le Suriname entièrement à la vapeur. Six ans plus tard, un certain Samuel Cunard, dont le nom deviendra bientôt célèbre dans le monde entier, présidant la Québec & Halifax Steam Navigation Company, envoie le SS *Royal William* en Angleterre pour y être vendu. Ce vaisseau canadien de 364 tonneaux réalise le trajet de Québec à Gravesend, port situé sur la Tamise en aval de Londres, en 40 jours. Bien que son capitaine affirme avoir accompli le trajet exclusivement à la vapeur, à l'exception de périodes régulières de maintenance de la machine, on peine encore à le croire. En décembre 1835 d'ailleurs, le très honorable et respecté professeur Dionysius Lardner (1793-1859), physicien de son état, déclare sans ambages : « Quant au projet, qui est annoncé dans les journaux, de réaliser un voyage direct de New York à Liverpool [N.D.A. : à la vapeur], il est, je n'ai aucune hésitation à le dire, parfaitement chimérique, et ils feraient aussi bien de déclarer réaliser un voyage de New York à Liverpool qu'en direction de la lune. »

## La compétition est lancée

Un personnage hors du commun, Isambard *Kingdom* Brunel (1806-1859), va démontrer combien Lardner se trompe. Fils d'un marin et ingénieur normand ayant prudemment choisi l'exil sous la Terreur, il s'est illustré dans la réalisation d'ouvrages d'art et il contribue au même moment au développement du réseau de chemin de fer britannique. Le voici qui propose de construire un vaisseau de 1 340 tonneaux, long de 71,93 mètres, capable d'emporter dans un relatif confort environ 200 passagers et 60 membres d'équipage sur une ligne régulière. Achevé en 1838 pour le compte de la Great Western Steam Ship Company, baptisé SS *Great Western*, il est propulsé par une machine de 750 chevaux entraînant deux roues à aubes. Au-dessus de sa coque en bois s'élèvent toutefois quatre mâts, réservant ainsi au capitaine la possibilité de naviguer à la voile. Après un incident à bord nécessitant de retarder son départ de quelques jours, ce premier véritable paquebot de l'ère moderne quitte l'Angleterre le 8 avril 1838 pour sa traversée inaugurale. Une compagnie rivale, la British & American Steam



Le vapeur *Curaçao*. Gravure de Willem Hendrik Hoogkamer, d'après un dessin du lieutenant C. van der Hart. © Rijksmuseum d'Amsterdam



Charles Parsons *SS Great Eastern*, 1858. Le *Great Eastern* à toutes voiles et vapeur. Trop en avance sur son temps, il démontra néanmoins la dimension visionnaire de Brunel. Lithographie en couleurs



**Nœud** : unité de mesure de vitesse en mer, qui équivaut à un mille marin à l'heure, soit 1 852 mètres.

**Ruban bleu** : à l'origine, on remettait un ruban bleu au jockey vainqueur du derby d'Epsom. De la course hippique à la course... atlantique, il n'y a guère qu'un océan et l'idée a germé en 1873 dans l'esprit d'un rédacteur du magazine maritime *The North Briton* d'utiliser ce symbole pour désigner officieusement le record de vitesse établi par un paquebot. Son attribution sera par la suite codifiée par les compagnies maritimes.

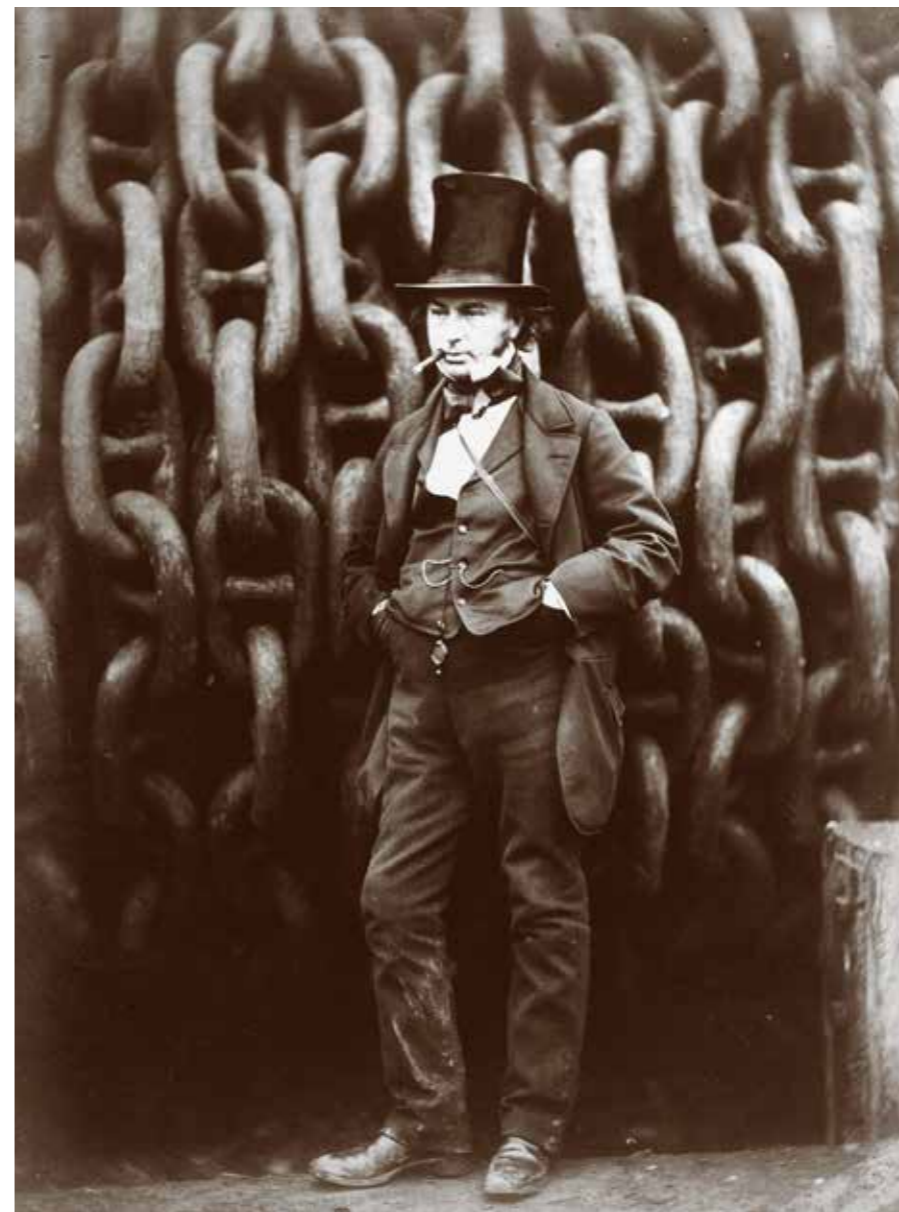
**Great Britain** : après un échouage en Irlande, il fut vendu en 1847. Ses acquéreurs le modifièrent pour l'affecter au transport d'émigrants vers l'Australie (1852), avant de le transformer en voilier-charbonnier (1882). En 1886, après avoir subi une tempête au cap Horn, il fit une escale forcée aux Malouines, où il fut abandonné à cause du coût trop élevé des réparations. D'abord utilisé comme entrepôt flottant, puis délaissé, il fut finalement récupéré, installé sur un ponton et remorqué jusqu'en Angleterre. Entièrement restauré dans son état originel, il est aujourd'hui devenu la pièce maîtresse du musée qui porte son nom, à Bristol.

Navigation Company, lui a cependant coupé l'herbe sous le pied, en affrétant le modeste SS *Sirius* (deux mâts, 703 tonneaux), parti deux jours plus tôt de Dublin. Le *Sirius* entre dans le port de New York le 23 avril, après un voyage – exécrable – de 18 jours et 10 heures, réalisé à la vitesse moyenne de 8,03<sup>1</sup> nœuds\*. Il détient très brièvement le premier record de la traversée la plus rapide, par la suite matérialisé par le célèbre Ruban bleu\*. Le *Great Western* touche en effet terre peu après, au terme d'un voyage de 15 jours 10 heures et 30 minutes, à la vitesse moyenne de 8,66 nœuds. Le *Sirius* reste cependant considéré comme le premier vapeur à avoir assuré une ligne « régulière » entre les deux continents. Le ton est donné : c'est le début d'une compétition féroce, sur fond de guerre commerciale pour le transport de courriers et pour séduire une clientèle toujours plus exigeante, entre compagnies d'abord, entre nations ensuite.

## Isambard l'audacieux

Au cours des deux décennies suivantes, des lignes régulières s'ouvrent sur l'Atlantique nord à l'initiative de compagnies américaines et britanniques. Elles sont assurées par des vaisseaux à vapeur toujours plus gros, toujours plus rapides. C'est encore une fois à Isambard Brunel que revient la palme de l'innovation, avec le SS *Great Britain*\*, premier transatlantique à coque en fer, qui bénéficie d'une propulsion à hélice. Long de 98 mètres pour une jauge de 3 270 tonneaux, doté d'une machine de 1 000 chevaux et de six mâts, conçu pour emporter 252 passagers répartis en deux classes, il effectue son voyage inaugural de Liverpool à New York au mois de juillet 1845, en 14 jours et 21 heures. Malgré des difficultés d'exploitation liées à la légèreté de son premier commandant, qui l'échouera sur une plage irlandaise, le *Great Britain* démontre la justesse des thèses de Brunel. Pour emporter davantage de combustible et garantir au navire une autonomie plus conséquente, Brunel a compris qu'il faut construire plus grand. Grisé par la réussite technologique du *Great Britain* (à défaut de réussite commerciale), il entame la réalisation du *Great Eastern*\*, un monstre à double coque destiné à l'origine à rallier les Indes, la Chine ou l'Australie sans escale. D'abord baptisé *Leviathan*, il inspire Victor Hugo (pour son poème *Pleine Mer*\*, dans

1. Pour les records les plus anciens de traversée, les vitesses moyennes peuvent différer d'une source à l'autre, en fonction de l'estimation du nombre de milles marins parcourus.



Isambard Kingdom Brunel, l'un des plus brillants ingénieurs de son temps, devant les chaînes retenant le *Great Eastern* avant son lancement. Photo de Robert Howlett, 1857. © The Metropolitan Museum of Art

### Pleine mer

« Le dernier siècle a vu sur la Tamise  
Croître un monstre à qui l'eau sans  
bornes fut promise,  
Et qui longtemps, Babel des mers,  
eut Londres entier  
Levant les yeux dans l'ombre  
au pied de son chantier.

[...]

Le vieillard Océan,  
qu'effarouche la sonde,  
Inquiet, à travers le verre  
de son onde,  
Regardait le vaisseau  
de l'homme grossissant ;  
Ce vaisseau fut sur l'onde  
un terrible passant. »

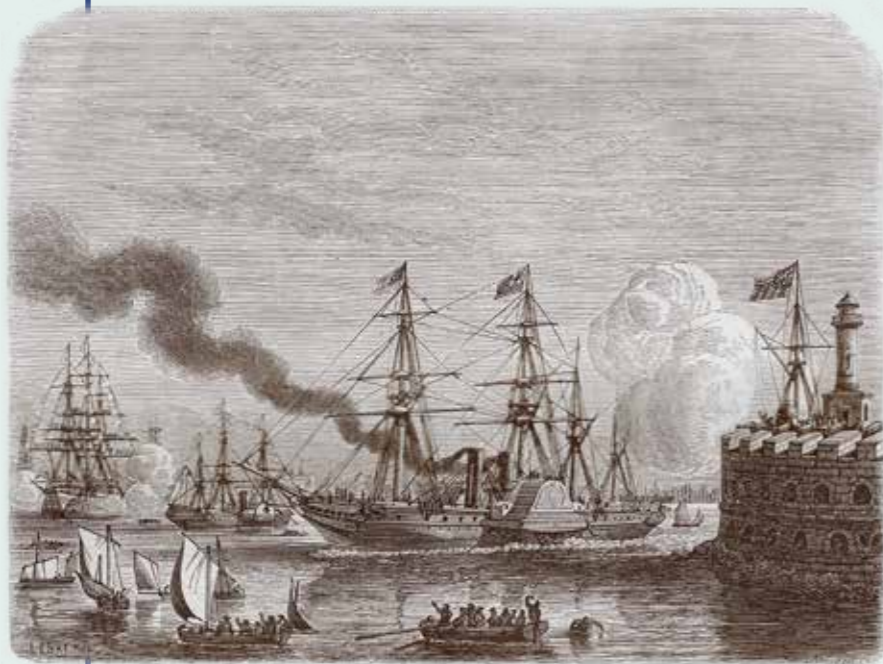
Victor Hugo



# LA PRESSE EN PARLE

## **Morning Herald**

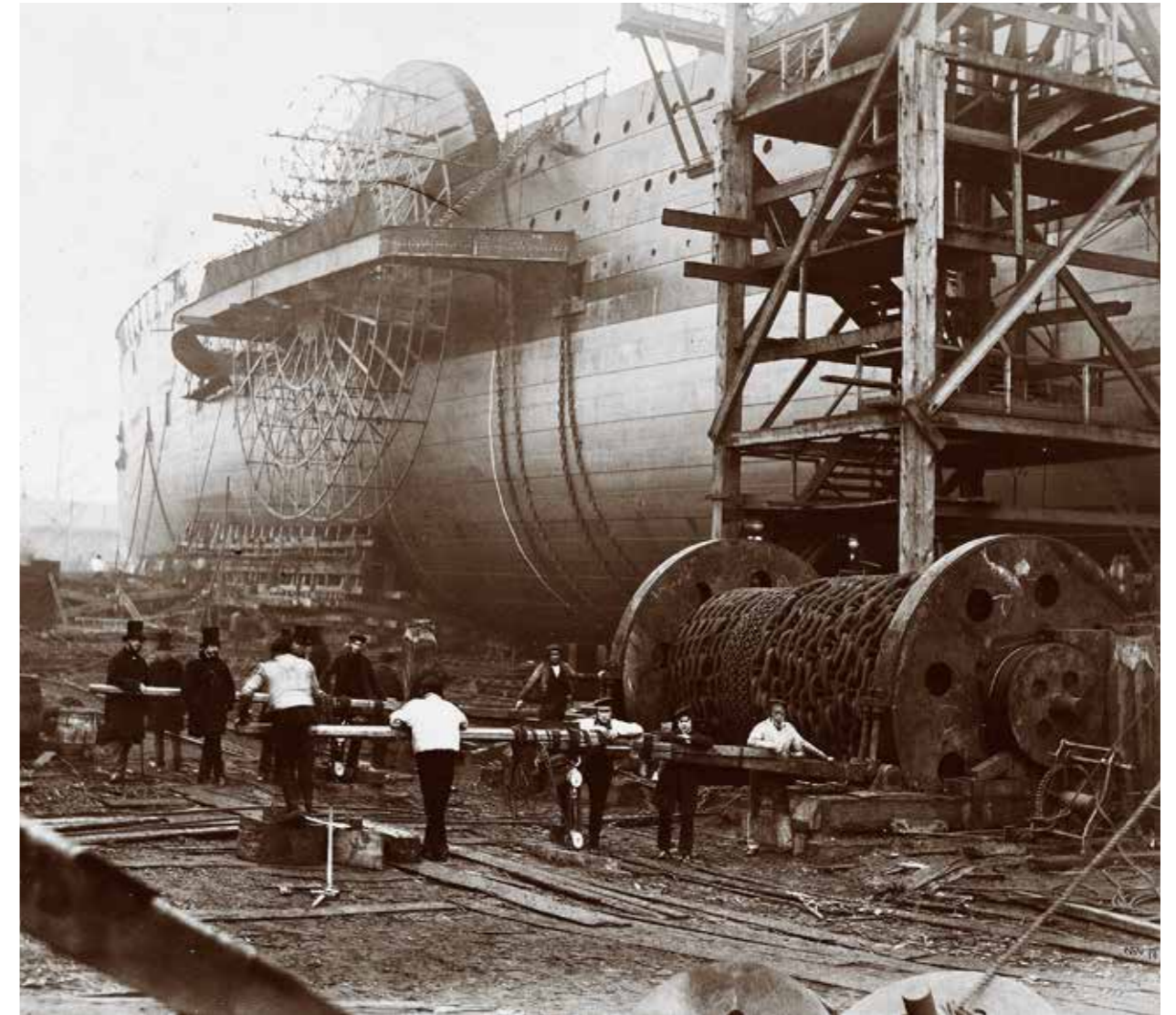
New York, édition du mardi 24 avril 1838



L'arrivée du *Sirius* et du *Great Western* à New York.  
Louis Figuier, *Les Merveilles de la science*, tome 1, 1867.  
© Collection Stéphane William Gondoin

Le Triomphe de la vapeur  
– Le *Sirius* et le *Great Western* –  
Le passage de l'Atlantique  
en 14 jours

« L'agitation était énorme hier ; depuis tôt le matin jusqu'à la tombée de la nuit, des myriades de gens se pressaient vers la batterie pour apercevoir le premier vaisseau à avoir traversé l'Atlantique depuis les îles Britanniques, arrivé en ce port ; on affirme en effet que chaque Anglais dans cette ville, à un moment ou à un autre de la journée, venait contempler ce vaisseau sombre avec les couleurs américaines à la proue et le drapeau de la vieille Angleterre à la poupe. Cette excitation s'accrut considérablement avec l'arrivée du *Great Western*, qui avait quitté Bristol le 7 de ce mois, réalisant la traversée en quinze jours, prouvant ainsi la faisabilité de la chose, et démontrant ce qui peut être accompli avec un esprit entreprenant, des investissements conséquents, du courage et du talent, malgré les tempêtes que ces deux vaisseaux durent successivement braver et surmonter. Le *Sirius* est cependant le pionnier, et à lui revient la gloire de l'*Argonaute*. »



Le *Great Eastern* peu avant son lancement. Il enchaîna dès ce moment les déboires et entraîna décès et faillites.

© The Metropolitan Museum of Art



Restauré dans son état originel, le *Great Britain* a aujourd'hui son musée dédié à Bristol.

CC BY-SA 3.0 - Photo by mattbuck



**Great Eastern** : quelques chiffres supplémentaires concernant ce vaisseau hors norme. Il bénéficiait d'une propulsion à la fois par des roues à aubes de 17 mètres de diamètre (185 tonnes) et une hélice de 7,32 mètres de diamètre (36 tonnes), mues par des machines développant environ 8 000 chevaux. Il était doté de cinq cheminées et de six mâts pouvant porter 5 434 mètres carré de voilure. Il possédait dix ancres et autant de salons, le principal mesurant 30 mètres de long, près de 11 mètres de large, pour une hauteur de près de 4 mètres. La longueur totale du *Great Eastern* ne fut dépassée qu'en 1899, avec la mise en service de l'*Oceanic*, battant pavillon de la White Star Line.

**Déplacement** : poids du volume d'eau dont un navire prend la place quand il flotte.

**Une ville flottante** : « C'est plus qu'un vaisseau, c'est une ville flottante, un morceau de comté, détaché du sol anglais, qui, après avoir traversé la mer, va se souder au continent américain. »

Jules Verne

*La Légende des siècles*, Jules Verne (pour son roman *Une ville flottante\**), et même le chanteur Sting (*Ballad Of The « Great Eastern »*). Paquebots et littérature, nous en reparlerons... Hélas, 211 mètres de long pour un déplacement\* de 32 160 tonnes, avec l'espoir d'embarquer jusqu'à 4 000 passagers (!), c'est beaucoup trop au vu des moyens de l'époque. Il accumule les déboires dès son lancement, causant de multiples décès, dont à distance celui de Brunel lui-même, rongé par les soucis. De 1860 à 1863, il effectue dix allers-retours plus ou moins chaotiques entre l'Europe et l'Amérique. Jamais rentable, il entraîne la faillite de la Great Ship Company et est finalement cédé à un opérateur afin de poser des câbles télégraphiques reliant l'Europe à l'Amérique. De nouveau remis sur le service transatlantique en 1867 pour acheminer les visiteurs de l'Exposition universelle de Paris, il n'accomplit qu'une seule rotation. C'est à cette occasion que Jules Verne, fasciné comme on le sait par le progrès, voyage à son bord. Le *Great Eastern* retourne ensuite à sa carrière de câblé, puis devient une attraction flottante à Liverpool, Dublin et Greenock, près de Glasgow. Finalement vendu à un chantier de démolition en août 1888, il laisse une empreinte quasi mythique dans la mémoire collective.

## Samuel le prudent

En dehors de Brunel, l'autre grand acteur visionnaire de ce temps est Samuel Cunard (1787-1865), ce Canadien que nous avons vu expédier le *SS Royal William* en Angleterre. En 1839, il s'installe au Royaume-Uni, où il décroche un contrat juteux pour l'acheminement des courriers gouvernementaux sur l'Atlantique à destination d'Halifax, Boston et New York. Il fonde alors la British & North American Royal Mail Steam Packet Company, vite passée à la postérité sous le nom de « Cunard Line ». Moins audacieux sur le plan technologique – ou peut-être doté d'un meilleur sens des affaires – que Brunel, il privilégie d'abord des bateaux de dimensions plus modestes. Dès 1840, il met en service le *Britannia*, l'*Acadia*, le *Caledonia*, puis le *Columbia* en 1841, des sister-ships\* à coque en bois, de 63 mètres de long, d'une jauge oscillant entre 1 135 et 1 175 tonneaux, équipés d'une moyenne de 115 cabines de passagers, propulsés par des roues à aubes entraînées par une machine de 740 chevaux. Et comme toujours, des mâts (trois) et des voiles sont là pour prendre le relais en cas d'incident mécanique. Cette standardisation limite les coûts de construction. Chacun de ces vaisseaux a le privilège de voir son nom précédé des prestigieuses initiales RMS\*.

Aiguillonné par la concurrence de la compagnie américaine Collins Line, Cunard innove véritablement avec le RMS *Persia*, affecté en janvier 1856 à la ligne Liverpool-New York. Cette fois, la coque est en fer et les dimensions plus hardies, avec une longueur de 109,72 mètres pour 3 300 tonneaux. Ses deux roues à aubes, actionnées par une machine de 3 600 chevaux, lui permettent d'atteindre la vitesse prodigieuse pour l'époque de 13,5 nœuds. Autant dire qu'avec de telles performances, les records tombent rapidement : 9 jours 16 heures et 16 minutes dans le sens ouest-est (13,11 nœuds) ; 9 jours 12 heures, 7 minutes dans l'autre sens (13,49 nœuds). Tous les records du *Persia* seront battus en 1863 par le nouveau fleuron de la Cunard, son dernier à roues à aubes, le RMS *Scotia* (est-ouest, 8 jours, 3 heures à 14,02 nœuds ; ouest-est, 8 jours, 4 heures, 35 minutes). En 1858, la voie semble dégagée pour la Cunard, après la faillite de sa principale rivale, Collins Line, plombée par la concurrence, les naufrages et la réduction drastique des subventions allouées au transport de courriers. La nature, c'est bien connu, a une sainte horreur du vide et au tournant des années 1850-1860, d'autres acteurs entament ou poursuivent leur ascension, à l'image de la Liverpool & Philadelphia Steamship Company, plus connue sous



Illustration de Jules Férat pour une édition du roman inspiré à Jules Verne par le gigantisme du *Great Eastern*.

© Collection particulière

**Sister-ship** : littéralement « bateau-sœur », que les Québécois traduisent en « bateau-jumeau », est l'anglicisme consacré pour désigner des vaisseaux construits selon des plans identiques et des caractéristiques similaires, avec parfois de légères variations.

**RMS** : Royal Mail Ship (« navire royal courrier »).



Le RMS *Britannia*, le premier des « cunarders », quittant son quai de Boston le 3 février 1844.  
© Digital Commonwealth - Massachusetts collections online

le nom d'Inman Line (Royaume-Uni, fondée en 1850), de la Montreal Ocean Steam Ship Company (Royaume-Uni, 1856) ou de la Hamburg Amerikanische Paketfahrt Aktien Gesellschaft (la « Hapag », fondée en 1856, ville libre d'Hambourg, puis Confédération de l'Allemagne du Nord à partir de 1867, II<sup>e</sup> Empire allemand en 1871, Allemagne en 1918).

### Et la France ?

Du côté de l'Hexagone, l'électroencéphalogramme transatlantique demeure désespérément plat. À la fin du règne de Louis XVI, par un Règlement en date du 14 décembre 1786\*, on avait certes tenté d'ouvrir une ligne régulière d'État entre Le Havre et New York, arrêtée dès 1788 faute de rentabilité. La Révolution

affaiblit ensuite considérablement le commerce maritime français, y compris son aspect le plus abject, la traite des esclaves. Le Blocus continental, imposé par Napoléon I<sup>er</sup> à l'Angleterre, acheva ensuite de réduire à néant la flotte marchande et ses équipages : sur une estimation de 130 000 prisonniers français détenus de 1803 à 1814 sur les pontons anglais (les terribles *Prison hulks* de Plymouth, Portsmouth et Chatham), on comptait au moins 30 000 marins. Or, si l'« on construit promptement des vaisseaux, on n'improvise pas des marins » (Louis Reybaud, économiste et homme politique, 1840). Une quinzaine d'années furent ensuite nécessaires pour retrouver un volume d'échanges comparable à celui antérieur à la Révolution.

En 1840, on n'avait cependant plus guère progressé, comme s'en indignait Louis Reybaud dans la *Revue des deux mondes* : « Son pavillon [N.D.A. : celui de l'Angleterre] couvre sur les mers une navigation de trois millions de tonneaux ; le nôtre n'en protège que six cent mille, chiffre stationnaire depuis douze ans. Le commerce anglais fait chaque jour de nouvelles conquêtes ; le nôtre va s'appauvrissant, et les tendances d'un vicieux système fiscal ne sont pas la moindre cause de cette décadence. »

### Le Havre, tête de ligne désignée

Nous l'avons vu, Louis XVI avait déjà compris l'intérêt du port du Havre, plus accessible depuis Paris que Cherbourg ou Brest, dans les liaisons avec l'Amérique du Nord. Sans doute avait-il saisi cela à l'occasion du voyage qu'il avait effectué en Normandie en 1786. Des liaisons régulières à voile reprirent en 1822, mais à l'initiative de compagnies américaines.

Deux armateurs havrais, Antoine Hérout et François de Handel, reprennent le flambeau en... 1847 ! Cela n'est pas dû au hasard, puisque l'inauguration du tronçon Rouen-Le Havre de la voie de chemin de fer Paris-Le Havre ouvre la même année (22 mars). Il y a donc une volonté claire de permettre aux passagers comme au fret de prolonger le voyage ferroviaire sur l'océan, alors que les échanges internationaux se multiplient. Les associés signent une convention le 29 janvier 1847 avec le ministre secrétaire d'État des Finances, dont l'article 1<sup>er</sup> dispose : « La compagnie s'engage à établir une ligne de paquebots à vapeur entre Le Havre et New York, pour effectuer le transport régulier des dépêches, des voyageurs et des marchandises. » Pour cela, quatre frégates à voile et à vapeur sont mises à disposition par l'État (*Union, Philadelphie, Missouri et New*



Portrait de Louis XVI par l'atelier d'Antoine-François Callet, vers 1786.  
Après la fin de la guerre d'Indépendance américaine (1783) et un voyage en Normandie (1786), il fut le premier souverain français à souhaiter l'établissement d'une ligne régulière entre Le Havre et New York.  
© Paris musées - Musée Carnavalet

Règlement pour les paquebots des correspondances avec les colonies :  
« Versailles, 14 décembre 1786. Article 5 : Les huit expéditions destinées pour les États-Unis de l'Amérique se feront toutes du port du Havre, les 10 février, 25 mars, 10 mai, 25 juin, 10 août, 25 septembre, 10 novembre, 25 décembre. Les bâtiments se rendront en droiture à New-York, d'où ils partiront le soixante-quinzième jour qui suivra l'époque de leur expédition, pour se rendre au port d'où ils seront partis. »

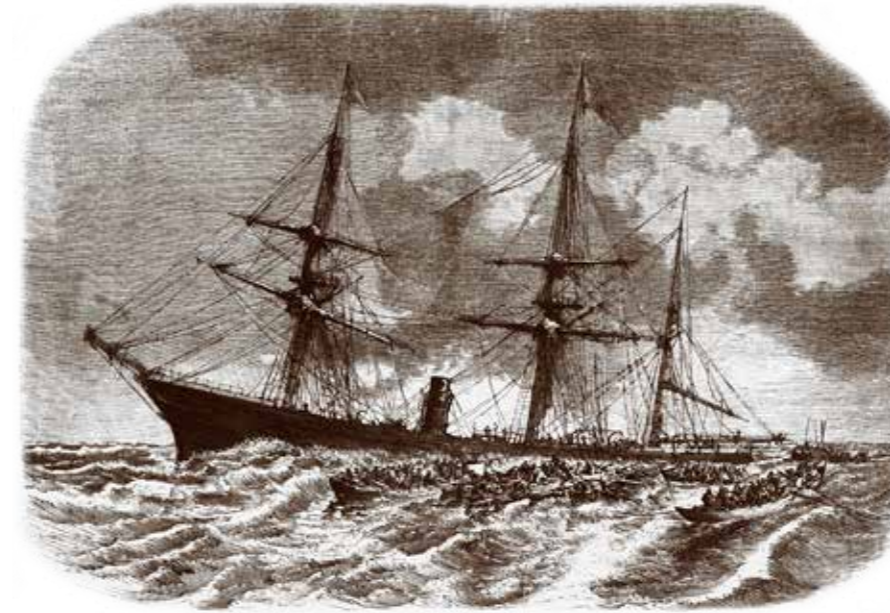


York). La trop faible jauge de ces sister-ships (1 100 tonneaux), leur puissance vapeur insuffisante, l'inconfort que dénoncent les passagers, l'irrégularité du service et l'incapacité à concurrencer les offres des compagnies étrangères, creusent un déficit abyssal. L'activité d'Hérout et Handel est suspendue dès le 23 décembre 1847, et stoppée définitivement en juin 1848.

Revoici donc la France tributaire des autres nations, alors que la marine à vapeur devient un instrument de puissance planétaire. Tout au long des années 1850, l'essentiel du service de courrier régulier entre New York, Liverpool (ou Falmouth) et Le Havre est assuré par les sept paquebots de la New York & Havre Steam Navigation Company (États-Unis), qu'interrompt la guerre de Sécession (1861-1865). Une éphémère tentative française de reprendre l'initiative a lieu en 1856, avec la Compagnie Franco-Américaine des frères Gauthier, vite fauchée par le naufrage du *Lyonnais* début novembre 1856, qui cause la mort de 112 personnes. La nouvelle n'arrivera en Europe qu'un mois plus tard. Jules Verne évoque ce désastre et bien d'autres dans *Vingt-Mille Lieues sous les mers*, le prix de l'audace humaine à vouloir défier l'océan : « Aussi, le fond de ces mers offrait-il l'aspect d'un champ de bataille, où gisaient encore tous ces vaincus de l'Océan ; les uns vieux et empâtés déjà ; les autres jeunes et réfléchissant l'éclat de notre fanal sur leurs ferrures et leurs carènes de cuivre. Parmi eux, que de bâtiments perdus corps et biens, avec leurs équipages, leur monde d'émigrants, sur ces points dangereux signalés dans les statistiques, le cap Race, l'île Saint-Paul, le détroit de Belle-Ile, l'estuaire du Saint-Laurent ! Et depuis quelques années seulement, que de victimes fournies à ces funèbres annales par les lignes du Royal-Mail, d'Inmann, de Montréal, le *Solway*, l'*Isis*, le *Paramatta*, l'*Hungarian*, le *Canadian*, l'*Anglo-Saxon*, le *Humboldt*, l'*United-States*, tous échoués, l'*Artic*, le *Lyonnais*, coulés par abordage, le *Président*, le *Pacific*, le *City-of-Glasgow*, disparus pour des causes ignorées, sombres débris au milieu desquels naviguait le *Nautilus*, comme s'il eût passé une revue des morts ! » L'épave du *Lyonnais* fut retrouvée en août 2024, après vingt ans de recherches, par une équipe de plongeurs américains...

### Et vinrent les frères Pereire...

Le 2 mai 1855, un décret impérial autorise la création d'une société anonyme dénommée « Compagnie Générale Maritime ». Propriété des frères Pereire, Émile (1800-1875) et Isaac (1806-1880), par l'intermédiaire d'une banque



Le naufrage du *Lyonnais* représenté dans l'hebdomadaire *L'illustration*, édition du 13 décembre 1856.

© Collection particulière

dont ils détiennent une large partie du capital, la Société générale de Crédit mobilier, elle acquiert la même année la flotte de la Terre-Neuvienne, un armement de Granville spécialisé, comme son nom l'indique, dans la « grande pêche », au large des côtes de Terre-Neuve. Les frères se détournent cependant vite de la perspective de traquer la morue, eux qui se sont successivement intéressés à l'éclairage public et au chauffage au gaz, aux chemins de fer, aux omnibus parisiens, pour se consacrer au transport de fret et de passagers. Le 20 octobre 1860 d'abord, les 24 avril et 8 juin 1861 ensuite, cette Compagnie générale maritime passe avec l'État des conventions pour mettre en place deux lignes régulières, l'une depuis Saint-Nazaire en direction de l'Amérique centrale, en desservant au passage les Antilles, l'autre depuis Le Havre pour rallier New York, avec escale à Brest. Voilà qui pose les bases d'un lien indéfectible entre les deux cités portuaires, Saint-Nazaire la bretonne, Le Havre la normande. Par un nouveau décret impérial, en date cette fois du 25 août 1861, Napoléon III dispose que « La Compagnie générale maritime est autorisée à prendre la dénomination de Compagnie générale transatlantique\* ». Une page de garde se tourne dans un grand livre encore à écrire.

Compagnie générale transatlantique : abréviation CGT, elle passe vite à la postérité sous le nom de « Transat »