

La compagnie Transat

Auteur : Philippe Chevalier
Année : 2007

Table des matières

La compétition commerciale.....	1
La Transat.....	2
Le somptueux France.....	3
L'Île-de-France, le Saint-Bernard des Mers.....	4
Le prestigieux Normandie.....	5
Le mythique France.....	6

La compétition commerciale

En 1912, la société de navigation française Compagnie Générale Transatlantique voulait renforcer sa flotte dans un intervalle de cinq ans en mettant en service quatre grands paquebots.

Il y avait plus de dix ans que la marine allemande avait développé de grands mastodontes, comme le *Kaiser Wilhelm der Grosse* qui avait obtenu en 1898 le Ruban



Le Kaiser Wilhelm der Grosse.

bleu – pavillon indiquant le navire le plus rapide au monde. Lancé le 3 mai 1897, le *Kaiser Wilhelm der Grosse* était le premier paquebot à posséder quatre cheminées, ouvrant une nouvelle mode maritime. Il s'agissait alors du plus grand paquebot du monde avec ses 199 m de long et son tonnage de 14 349 tonnes. Il pouvait embarquer 1 970 passagers, ainsi qu'un équipage de 488 hommes.



Le Kaiser Wilhelm II.

Le *Kaiser Wilhelm der Grosse* fut rejoint par un second navire, le *Deutschland* de 208 m de long et 16 502 t. L'Allemagne continua dans sa lancée avec la mise en service du *Kaiserin Maria Thereza*, du *Kronprinz Wilhelm* et du *Kaiser Wilhelm II*.

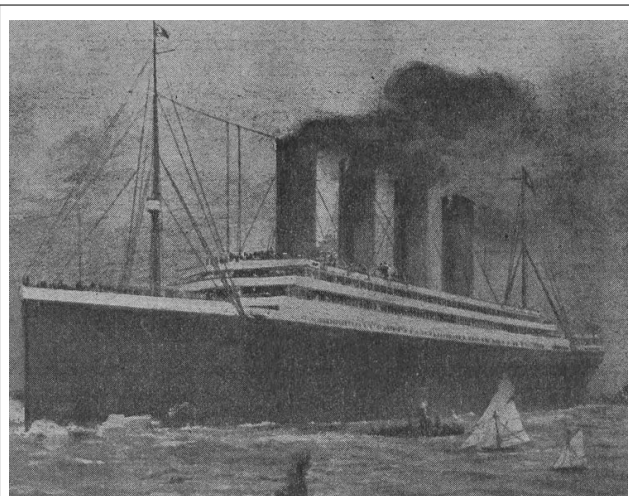
Lancé le 10 janvier 1900, le *Deutschland* raviva le Ruban bleu au *Kaiser Wilhelm der Grosse* lors de sa traversée inaugurale qu'il avait entreprise le 4 juillet 1900. Il améliora le record en août suivant, puis une nouvelle fois en juillet 1901. Néanmoins, cette vitesse était un piège. Elle provoquait d'importantes vibrations qui incommodait les passagers. Ces vibrations étaient, encore, à l'origine de

diverses avaries. Lors d'une traversée, il perdit son gouvernail. En 1910, son armateur décida de le retirer du service de l'Atlantique, de procéder à une refonte, et de l'utiliser en croisière d'agrément sous le nom de *Victoria Luise*.

Face à cette mainmise de l'Allemagne, l'Angleterre avait riposté par le biais de la compagnie Cunard Line avec la mise en service des prestigieux *Lusitania* et *Mauretania* de 239 m de long et 31 550 t et 240 m et 31 938 t.

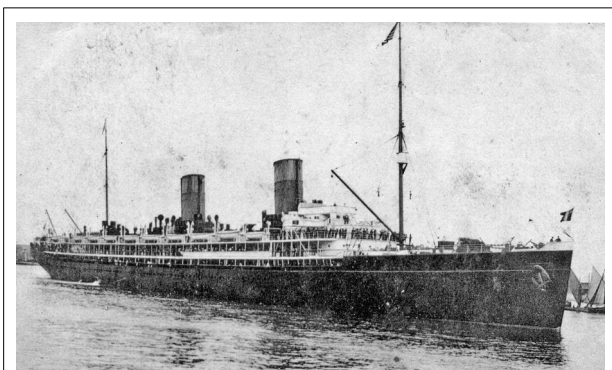
Une autre compagnie anglaise mais propriété d'un groupe américain, la White Star Line, riposta avec trois géants des mers : l'*Olympic*, de 269 m et 31 324 t, le *Titanic*, 269 m et 46 328 t et le *Britannic*, 275 m et 48 158 t.

Mis en service en 1911, l'*Olympic* fut le seul à avoir une carrière civile correcte. Le second, le *Titanic* entra dans l'Histoire en raison de son naufrage à la suite d'une collision avec un iceberg lors de sa traversée inaugurale. Il y eut près de quinze cents victimes. Le troisième navire, le *Britannic*, sombra lors d'une mission durant la Grande guerre.



Le Titanic.

La Transat



La Provence.

La Compagnie Générale Transatlantique avait été fondée en 1855 par les frères Émile et Isaac Pereire. Baptisée alors Compagnie Générale Maritime, elle commença à se développer en 1860, lorsqu'une convention postale fut signée avec le gouvernement français. L'année suivante, la compagnie s'établit au Havre et créa ses propres chantiers de construction à Penhoët, près de Saint-Nazaire. La société prit enfin le nom de Compagnie Générale Transatlantique, surnommée la Transat.

En 1867, la compagnie se modernisa en passant de la roue à aube à la propulsion à hélice. Néanmoins, cet engagement financier poussa la Compagnie Générale Transatlantique à la faillite. Elle fut acquise par de nouveaux actionnaires.

La Transat connut une grande tragédie en 1873 par la perte de son vapeur *Ville du Havre* et la mort de 2 226 personnes. Néanmoins, la compagnie parvint à garder sa renommée. La société déménagea son siège social du Havre à Paris dans les années 1880. Désormais fixe, la société se lança dans la mise en service de navire de plus en plus rapide sur les routes de l'Atlantique Nord. Néanmoins, elle ne pouvait rivaliser économiquement avec les plus grandes sociétés. Elle ne pouvait que tout faire ne pas être submergée par elles.

En 1906, la Transat mit en service le paquebot *La Provence*. Le paquebot mesurait 191 m et avait une jauge de 17 744 t.

La même année, deux millionnaires, Rockefeller et Vanderbilt, effectuèrent une course. Vanderbilt embarqua à bord de *La Provence*, tandis que Rockefeller prit un billet sur la *Deutschland*. *La Provence* arriva avec quatre heures d'avance.

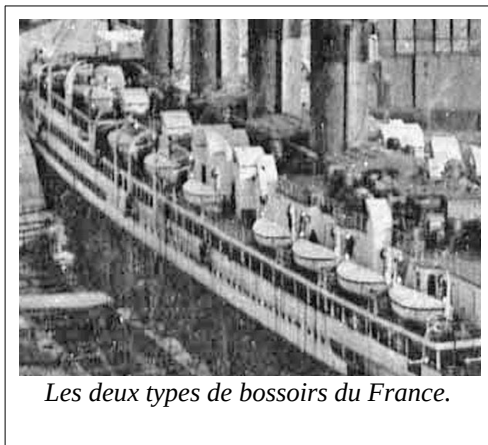
Le somptueux France

En 1912, lorsque que l'Angleterre mettait en service le *Titanic*, le plus grand navire dans le monde, la Transat décida de mettre en service le paquebot *France*. Le navire devait s'appeler à l'origine *Picardie*, mais un nom plus représentatif fut adopté.

Le paquebot était le premier navire français à posséder des turbines à vapeur, il était propulsé par quatre hélices, et il mesurait un tonnage deux fois plus important que tout autre bateau de l'hexagone.

Ce n'était pas la première fois qu'un paquebot de la Transat portait le nom de *France*. Le premier était un navire à voile propulsé par des roues à aube. Il mesurait 105 m de long et avait un tonnage de 3 200 tonnes. Il avait été mis en service en 1864 et fut envoyé à la ferraille en 1910.

La construction du nouveau *France* débuta aux chantiers de Penhoët en 1906. Son lancement eut lieu le 20 septembre 1910. Le paquebot mesurait 217 m de long, pour un tonnage de 23 666 t.



Les deux types de bossoirs du France.

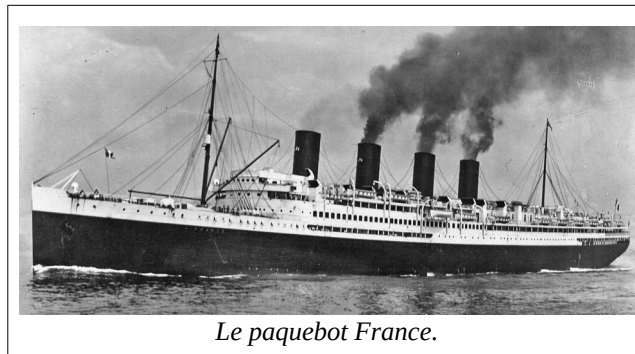
La mise en service était prévue pour le 20 avril 1912, sous les ordres du commandant Poncelet. Néanmoins, l'événement fut terni par l'annonce du naufrage du *Titanic*. Le drame fit sensation.

Avec la tragédie du *Titanic* éclataient de nombreux scandales. L'opinion constata avec stupeur qu'aucun paquebot ne possédait de canot en nombre suffisant pour accueillir tous les passagers et l'équipage en cas d'un naufrage. Pouvant embarquer plus de 3 500 personnes – passagers et équipage – le *Titanic* n'avait des canots que pour 1 178 personnes ! Les compagnies maritimes décidèrent de palier à ce problème.

Le paquebot *France* disposait de bossoirs traditionnels pour mettre les canots à la mer, mais aussi d'un nouveau type de bossoirs à bascule. Il était le premier au monde à disposer de plus de canots qu'il n'était nécessaire.

Le *France* effectua son premier voyage aller à la vitesse de 22,2 nœuds et son voyage retour à la vitesse de 23,4 nœuds. Il remporta un grand succès pour son confort et la qualité de son service. Sa décoration intérieure fit sensation. Le magazine *Art Décoratif* parla de « l'art nouveau sur le paquebot » :

La France constitue la première occasion où la grande industrie française s'est adressée sincèrement à des artistes décorateurs modernes en vue d'obtenir leur collaboration. Ceci remonte en 1910. La Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire – Penhoët qui construisait le paquebot France pour le compte de la Compagnie Générale Transatlantique décida d'aménager et de décorer un certain nombre de cabine de 1^{ère} classe dans le goût moderne. Dans ce but, elle s'adressa à L'Art Décoratif qui ouvrit pour elle un concours général entre tous les architectes et décorateurs français.



Le paquebot France.

Lorsque la Grande guerre éclata, le *France* fut rapidement réquisitionné et convertit en transport de troupes, sous le nom de *France IV*. Il opéra dans les Dardanelles. Il fut transformé en navire-hôpital en 1915 et fut de nouveau transformé en transport de troupes en 1917. Le paquebot *La Provence* fut réquisitionné le 2 août 1914 et rebaptisé *Provence II*. Il fut utilisé pour monter la garde entre Spartivento et la côte sud-est de la Sicile. Il fut ensuite affecté en tant que transport de troupes à partir de janvier 1915. À 15 heures, le 26 février 1916, le navire fut atteint par une torpille allemande. Le paquebot sombra par l'arrière, tuant 1 500 soldats.

À la fin de la Grande guerre, le *France*, qui avait repris son nom, ramena des militaires américains. Il fut réaffecté sur sa ligne habituelle en 1919.

L'Île-de-France, le Saint-Bernard des Mers

La Transat avait perdu un tiers de sa flotte durant la Grande guerre. Mais elle devait faire face à la situation. En 1912, la société avait décidé de renforcer sa flotte dans un intervalle de cinq ans en mettant en service quatre grands paquebots.

Le premier paquebot fut le *Paris*. Il fut construit par le chantier de Penhoët. Néanmoins, la Grande guerre avait éclaté. Lancé le 16 septembre 1916, la coque du *Paris* fut d'abord remorquée à Quiberon, à l'abri des hostilités.

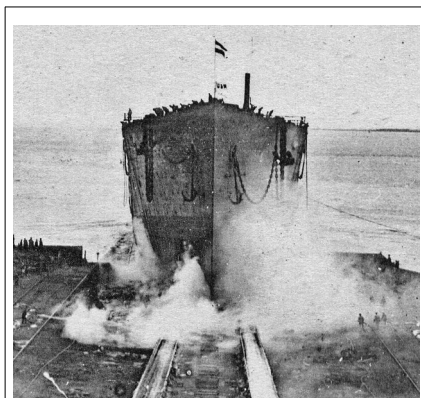
Il ne fut terminé que cinq ans plus tard et mis en service le 15 juin 1921. Disposant d'un équipage de 658 personnes, le paquebot pouvait accueillir plus de 3 000 passagers. Il avait un déplacement de 37 000 t. Il s'agissait alors du plus grand paquebot français. Il révolutionnait les voyages en mer en proposant pour la première fois une salle de cinéma. Il transporta, lors de son voyage inaugural, le maréchal Foch.

Le second navire, l'*Île-de-France*, fut lancé le 14 mars 1926. D'une longueur 241 m et d'un tonnage de 43 153 t, il appareilla pour son premier voyage le 22 juin 1927. L'*Île-de-France* renouvelait les normes de luxe en mer. L'année suivante, il catapulta un hydravion afin d'acheminer le courrier plus rapidement. De part son luxe et son organisation, le paquebot devint un grand succès.

En 1928, le *Paris* coula un cargo dans le port de New York. Un incendie se déclara à son bord, qui fut maîtrisé. Le navire subit une refonte et fut équipé d'une salle de danse. Le *Paris* fut alors surnommé « l'aristocrate de l'Atlantique ».



L'incendie du Paris.



Le lancement du Paris, le 16 septembre 1916, aux chantiers de Penhoët.

Le 18 avril 1939, un incendie se déclara dans la boulangerie. Des vents violents attisèrent les flammes. L'incendie gagna le pont supérieur. Des tonnes d'eau déversées par les pompiers éteignirent le feu mais déséquilibèrent le navire qui eut alors une importante gîte sur bâbord. Le *Paris* chavira le lendemain.

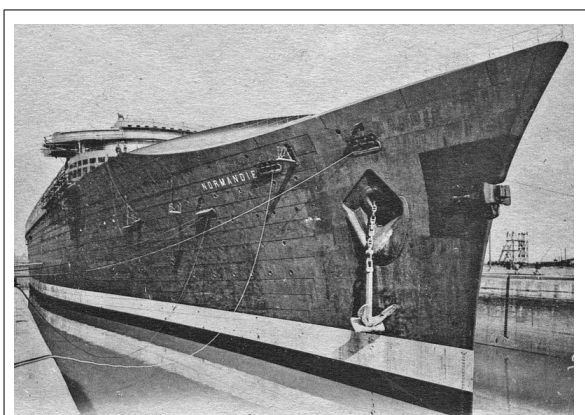
Lorsque éclata la Deuxième Guerre mondiale, l'*Île-de-France* était amarré à New York. L'Amirauté britannique en prit possession en mars 1940. Le 1^{er} mai suivant, le paquebot quitta New York pour l'Europe. Puis, il prit la mer pour apporter du matériel militaire à Singapour. Il retourna à New York au printemps 1941 pour être

transformé en transport de troupes. Il opéra dans le Pacifique et dans l'Océan Indien. Il fut rendu à la France le 22 septembre 1945.

L'Île-de-France reprit ses traversées civiles le 22 octobre 1946. Il subit une modernisation de 1947 à 1949, au cours de laquelle une cheminée fut démontée et une nouvelle salle de spectacle fut ajoutée. Le paquebot fut même décoré de la croix de guerre. Il reprit la mer le 21 juillet 1949.

L'Île-de-France se porta au secours de plusieurs navires. Il sauva l'équipage du bateau de pêche *Thérèse* le 13 septembre 1950. Il porta secours au cargo *Cheswick* le 18 décembre 1951. Il recueillit vingt-quatre des vingt-six marins du cargo du *Greenville* pris en pleine tempête, le 20 septembre 1953. Le 26 septembre 1956, il porta assistance à l'*Andrea Doria*. Ayant capté le SOS de l'*Andrea Doria* à 3 h 30, l'Île-de-France arriva sur les lieux à 5 h 45. À 7 heures, le paquebot avait recueilli les 753 rescapés de l'*Andrea Doria*. L'Île-de-France fut salué à son retour à New York. Les autorités françaises lui remirent la croix de Chevalier du mérite maritime, tandis que les autorités américaines lui décernèrent le Marchant Gallant Ship Award. L'Île-de-France fut vendu le 11 décembre 1958.

Le prestigieux Normandie



Le prestigieux Normandie.

Comme la crise économique avait ébranlé les positions de la Transat, la compagnie commanda un nouveau paquebot. Il fallait que ce navire soit rapide. L'État français subventionna de soixante millions de dollars la construction du navire. Ce paquebot, long de 312 m, se nommerait *Normandie*.

Près de cent soixante versions furent élaborées par les chantiers Penhoët. Ce fut le projet de l'ingénieur russe en exil Vladimir Yourkevitch qui fut retenu.

La construction débuta en janvier 1931 et prit fin au printemps 1935. Les chantiers Penhoët avaient dû acquérir de nouveaux ateliers et construire une nouvelle cale. Des travaux d'agrandissement furent même réalisés dans le port de Saint-Nazaire.

Le 24 mai, le paquebot *Normandie* appareillait pour son premier voyage. Parmi ses nouveaux atouts, le prestigieux paquebot disposait de moteurs électriques. Le premier voyage fut un triomphe et le navire fut salué lors de son entrée à New York. Il venait de battre le record de vitesse.

Une compétition s'était engagée avec l'anglais *Queen Mary*. Celui-ci lui raviva même le Ruban bleu en 1936. Néanmoins, le *Normandie* regagna le Ruban bleu en 1937. Le *Queen Mary* lui raviva à nouveau en 1938. Néanmoins, la clientèle n'était pas vraiment au rendez-vous. L'indice d'occupation était de 60 % en moyenne.

Étant dans le port de New York, lorsque les États-Unis entrèrent dans la Seconde Guerre mondiale, il fut réquisitionné et baptisé *Lafayette*. Malheureusement, un incendie se déclara dans la salle à manger de première classe le 9 février 1942. Les pompiers mirent quatre heures à éteindre le sinistre. Mais ils



Le Normandie devant conquérir les océans. Le Normandie devant conquérir les océans.

avaient tellement lancé de l'eau que le paquebot chavira. Il fut renfloué en août 1943 mais plus utilisé. Il fut vendu à la ferraille le 3 octobre 1936.

Le mythique France



Le paquebot France.

Les pourparlers avaient débuté en 1952. Il fut question d'un immense paquebot. Celui-ci s'appellerait *France*. Lorsqu'on rendit le nom public, en 1956, une polémique éclata pour savoir s'il fallait appeler le paquebot *la France* ou *le France*, comme cela avait toujours été le cas pour des navires portant des noms de ce genre.

La coque fut élaborée selon 7 500 plans différents. Sa construction dura quatre ans et le navire fut lancé le 11 mai 1960, en la présence du président de Gaulle et de sa femme, la marraine du navire. Il effectua ses essais en novembre 1961.

Lorsque le paquebot *France* quitta Le Havre le 19 janvier 1962, il était alors le plus grand

paquebot du monde avec ses 315 m de longueur. Son confort et la qualité du service firent bonne impression. Lors du voyage inaugural, de nombreuses personnalités se trouvaient à bord. Outre Mme de Gaulle, on notait encore Mme Debré, M. et Mme de Rothschild ou Tino Rossi.

Le *France* effectua une brillante carrière. Néanmoins, en 1974, en raison de problèmes économiques, la Transat décida d'organiser des croisières d'agrément. Cette même année, en raison de la crise pétrolière, le gouvernement français décida de suspendre les subventions faites à la Transat. Le paquebot fut vendu à un armateur saoudien en 1977. En 1979, il fut racheté par une compagnie norvégienne qui le modifia. Et, sous le nom de *Norway*, il effectua à partir de mai 1980 des voyages d'agrément. Mais, en 2000, le nouvel armateur estima que le *Norway* avait bien vécu. En octobre, le navire fut retiré du service et, en septembre 2001, fit un voyage d'adieu. Le 17 septembre 2001, il fut revendu. Ainsi s'achevait l'histoire des navires de la Compagnie Générale Transatlantique.