



Conférence organisée
par le
Yacht Club Royal Old



dans les salons du
**GOLF BLUE GREEN
PORNIC**

Origine de la



transatlantique

Conférencier

Daniel MARIÉ

Officier radio de 2ème classe
Officier du Mérite Maritime

5 mai 2017



The French Lines





Michel **Morin**, Secrétaire du Y.C.R.O,
présente la conférence en compagnie de
notre conférencier d'un soir, Daniel **Marié**
Président du Y.C.R.O.

La Conférence
commence devant une
centaine de participants



SOMMAIRE

Naissance d'une grande Compagnie (1855-1861)

*Les débuts difficiles du service postal
(1861-1880)*

*Refonte de la flotte et premiers grands paquebots
(1880-1904)*

*De la vitesse au luxe
(1904-1928)*

*La Transat durant la Première Guerre mondiale
(1914-1920)*

*Seconde Guerre mondiale
(1939-1945)*

*Reconstruction d'une flotte
(1945-1960)*

*Fin de la Transat
(1974-1977)*



The French Lines



C^{ME} G^{LE}
TRANSATLANTIQUE

NAISSANCE D'UNE GRANDE COMPAGNIE (1855-1861)



La Compagnie Générale Maritime est créée par les frères Émile et Isaac Péreire le 24 février 1855 à Granville.

Rapidement cette compagnie sera renommée Compagnie Générale Transatlantique.

A cette période, un grand courant industriel se développe sous Napoléon III. La Société Générale de Crédit Mobilier, propriété des frères Péreire devient le principal actionnaire de la compagnie.

La société est fondée sur le rachat de la « *Terreneuvienne* », entreprise de pêche à la morue qui possède de nombreux voiliers. De par ses statuts, la Compagnie a pour buts la construction, l'armement et l'affrètement de tous navires de commerce maritime. Le manque d'organisation plonge la Compagnie dans une quasi-faillite.

S'inspirant de la compagnie Cunard, les frères Péreire s'orientent vers le transport postal avec l'appui de Napoléon III. En 1860 Isaac Péreire renégocie la convention avec l'État par laquelle la Compagnie Générale Maritime s'engage à desservir pendant vingt ans des lignes transatlantiques : Le Havre - New York (avec escale à Brest), Saint-Nazaire - Isthme de Panama et trois autres services avec la Guadeloupe, le Mexique et Cayenne : à cette époque le transport des passagers et du courrier est réalisé par les mêmes navires.



La compagnie s'engage de plus à construire la moitié de sa flotte en France. En contrepartie de ces engagements, l'État verse une subvention annuelle. En 1861, un décret impérial change son nom en Compagnie Générale Transatlantique



LES DEBUTS DIFFICILES DU SERVICE POSTAL (1861-1880)

Six navires sont en cours de construction à l'étranger, dont le *Washington* pour la ligne de New York.

L'objectif imposé étant de construire les paquebots en France, les frères Péreire acquièrent des terres près de Saint-Nazaire et y fondent les « Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire », connus sous le nom de **Chantiers de Penhoët**.

A cette époque, les chantiers ne construisent que les coques des navires. Les machines sont construites et achetées au Creusot.



L'Impératrice Eugénie 1er paquebot transatlantique construit à Saint-Nazaire



Départ de Saint-Nazaire du paquebot **Louisiane** pour Veracruz, inauguration de la ligne transatlantique vers le Mexique (1862).

En 1862, le paquebot **Louisiane** inaugure la ligne vers le Mexique.

En 1864, inauguration du service postal à destination de New York avec le paquebot **Washington**, puis, entre autres, le **France** (1er du nom) et **l'Impératrice Eugénie**.

Ces navires à voiles, d'une centaine de mètres de long, sont également équipés de roues à aubes. Quelques années plus tard, ils seront modifiés et les roues à aubes seront remplacées par une propulsion à hélices ce qui réduira considérablement la consommation de charbon.

Profitant de l'affaiblissement de la flotte américaine, les frères Péreire créés un service exclusivement destiné aux émigrants.

En 1868, la situation économique de la Compagnie se détériore et les frères Péreire doivent démissionner. La guerre franco-allemande de 1870 et les débuts incertains de la Troisième République réduisent encore le trafic et les bénéfices de la ligne transatlantique.



Puis, la confiance revenant, c'est alors que le **Ville du Havre** est abordé et coule en novembre 1873 en faisant 226 victimes.

En 1875 la situation de la Compagnie s'aggravant, les frères Péreire sont appelés pour redresser la Compagnie. L'un des deux frères, Émile, étant décédé, il sera remplacé par Eugène le fils d'Isaac. En 1879 ils vont ouvrir un nouveau service en Méditerranée entre Marseille et Alger.

Refonte de la flotte et premiers grands paquebots (1880-1904)

La Bretagne, l'un des quatre paquebots du service à grande vitesse mis en place en 1886.



Au début des années 1880, la nécessité se fait sentir de construire de nouveaux navires, plus actuels. Le premier, mis en cale en tant que Ville de New York, est finalement mis en service sous le nom de Normandie puis rapidement renommé La Normandie. Avec ses 145 mètres de long et ses 6 500 tonneaux de jauge brute, il est surtout un navire innovant. C'est ainsi le premier paquebot de la compagnie à être équipé d'éclairage électrique et de ponts-promenade[20]. À la même époque apparaît la nécessité de renouveler la convention postale de 1861, avant son expiration en 1885. La commission qui s'en charge la renouvelle en 1883, à la condition que la compagnie s'équipe rapidement de quatre paquebots à grande vitesse, supérieure à 15 nœuds. C'est alors déjà le cas de La Normandie[21].

Ces quatre navires sont La Champagne, La Bourgogne, La Gascogne et La Bretagne, affectés à la ligne de New York courant 1886, tandis qu'une grande partie des anciens navires de la ligne sont réaffectés à la ligne de l'Amérique centrale. En dépit de ce renouvellement important, la flotte de la Transat subit la concurrence de plus en plus importante des navires étrangers[22]. Le succès du quatuor est cependant immédiat, et les recettes doublent quasiment en quatre ans. La qualité de vie à bord de ces paquebots est également importante et contribue à la promotion de la Compagnie générale transatlantique[23]. La White Star Line venant de mettre en service son rapide Teutonic, et l'Inman Line son City of New York, la compagnie française doit riposter. C'est ainsi qu'arrive en 1891 La Touraine. Légèrement plus grand, et surtout plus rapide que ses prédécesseurs (19 nœuds en moyenne), il reste en deçà des performances de ses concurrents (il manque, de peu, de conquérir le Ruban bleu). Il arrive cependant à point nommé pour permettre le remplacement des chaudières de La Normandie, et surtout pour profiter de l'exposition universelle de 1893 devant se dérouler en Amérique[23]. Dès 1894, il est également utilisé pour des croisières de luxe en Méditerranée, notamment à Constantinople[24].

Eugène Péreire est président de la C.G.T. de 1875 à 1904.

La fin des années 1890 est cependant particulièrement défavorable à la compagnie, de nombreuses raisons. La guerre hispano-américaine, une crise économique et des changements de législation douanière, ainsi qu'une épidémie de choléra en France réduisent pour partie le trafic, tandis que de nouveaux paquebots de plus en plus imposants voient le jour à l'étranger, comme le Kaiser Wilhelm der Grosse et l'Oceanic[25]. À cela s'ajoutent plusieurs catastrophes maritimes, notamment l'abandon du Ville de Saint-Nazaire (1897) et la disparition du cargo Pauillac dont il révéla qu'il avait été racheté à bas prix à une autre compagnie et était en mauvais état. Une autre catastrophe pour la compagnie est le naufrage de son paquebot La Bourgogne en 1898, qui fait 568 victimes. Plus grande catastrophe connue par la compagnie, elle a une forte impression à l'opinion, qui juge rapidement que la Transat a un certain nombre de responsabilités dans le drame[26].

En parallèle de cela, la compagnie peine à renouveler son matériel. Dès la fin du XIXe siècle, La Touraine, fleuron de la flotte, est nettement dépassé. Le renouvellement nécessaire de la convention postale, pour s'adapter aux nouvelles exigences du marché, peine à venir, et n'est effectué qu'au tournant des années 1897/1898. Ce n'est qu'alors que peuvent



pour

fut
état.

fait

être mis en chantier les nouveaux navires La Lorraine et La Savoie, qui entrent en service en 1900 et 1901. Bien que nettement plus gros que La Touraine, avec 170 mètres et 11 000 tonnes, ils peinent à concurrencer par leur taille des navires comme le Celtic, qui affichent cependant une vitesse bien inférieure[27].

Un dernier problème croissant est lié à la personnalité même du président Eugène Péreire, quasiment aveugle et sourd, et jugé de plus en plus sénile[26]. Il est finalement évincé en 1904 tandis que le conseil d'administration est renouvelé. C'est la fin du règne de la famille Pereire sur l'entreprise[28]. Succèdent deux hommes qui marquent la société de leur empreinte pour les décennies à venir, le président Jules Charles-Roux, et l'administrateur John Dal Piaz[29].



De la vitesse au luxe (1904-1928)

La présidence de Jules Charles-Roux (1904-1914)

Le France est l'un des fleurons de la Transat, mis en service en 1912.

L'arrivée de la nouvelle direction menée par Jules Charles-Roux entraîne une nouvelle politique de reconquête de la clientèle qui s'est détournée de la compagnie. Charles-Roux met à profit plusieurs voyages aux États-Unis pour rencontrer de nombreux industriels fortunés et gagner leur fidélité sur ses navires[29]. Dans le même ordre d'idées, il décide d'un changement de politique en ciblant une nouvelle clientèle. La course à la vitesse semble être une idée de moins en moins pertinente, le prix du charbon ne rendant pas les grandes vitesses rentables. Charles-Roux, et la plupart des ingénieurs le rejoignent sur ce point, considère que la vitesse des paquebots a atteint un palier qui ne pourra être dépassé que par un changement technologique. La White Star Line a, d'ailleurs, fait le même constat quelques années auparavant en mettant en service ses Big Four[30].

Les derniers projets de l'ancienne direction se concrétisent au cours de ces années, notamment le paquebot La Provence. Troisième navire construit selon la convention postale de la fin du XIXe siècle, il est nettement plus grand que ses prédécesseurs (190 mètres, 13 000 tonnes). Il atteint des vitesses très honorables à sa mise en service, en 1906 : il réussit en effet à battre un des paquebots les plus rapides du monde, le Deutschland, au cours d'une course médiatisée entre les familles Rockefeller et Vanderbilt. Une clientèle fortunée est donc progressivement acquise, tandis que les innovations apparaissent. La Provence est ainsi le premier paquebot de la compagnie à être équipé de télégraphie sans fil. Cela permet aux passagers de communiquer avec la terre ferme, mais surtout de recevoir les nouvelles du monde à bord. Un journal quotidien est créé, L'Atlantique, à destination des passagers[31].



À la même époque, la Compagnie générale transatlantique se lance dans le trafic de marchandises en mettant en service une flotte de cargos de plus en plus gros, sur la ligne de l'Afrique du Nord, mais aussi celle de New York, et surtout celle de l'Amérique centrale, qui rapporte un certain nombre de produits exotiques.

Le poids des marchandises transportées par la compagnie triple entre 1903 et 1913[32]. Le transport des émigrants est également développé par la Transat. Si la France n'est pas, en elle-même, une terre d'émigration, la compagnie profite des améliorations des conditions obligatoires pour le transport des migrants ; à partir de 1907, elle est la cinquième compagnie mondiale pour le transport de migrants vers les États-Unis, et la deuxième dans le sens inverse[33].

Le Paris, mis en construction en 1913, n'est pas mis en service avant 1921 à cause de la Guerre.

En 1912, la compagnie met en service un nouveau paquebot, le France, seul paquebot français à quatre cheminées. S'il reste nettement en deçà de ses concurrents du point de vue de la taille, il affiche une vitesse moyenne de 24 nœuds très appréciable à l'époque, et 210 mètres de long. Son luxe lui vaut d'être surnommé le « Versailles des mers », et le navire fidélise rapidement une clientèle fortunée[34]. Pour séduire les passagers moins aisés, la compagnie lance également un nouveau type de paquebots, en 1908 avec le Chicago, puis en 1911 avec le Rochambeau. Plus petits et moins rapides, ces

paquebots coûtent moins cher à la compagnie qui les utilise principalement pour les migrants, auxquels ils proposent des services souvent supérieurs aux grands paquebots de l'époque. La recette se révèle rapidement efficace, et ce type de navire s'impose rapidement aux côtés de plus imposants paquebots rapides qui forment la vitrine de la flotte[35].

Durant l'été 1913, une nouvelle convention postale est établie, demandant la construction de trois nouveaux paquebots avant 1932. Le premier, le Paris, est aussitôt mis en chantier à Penhoët, et s'annonce nettement plus imposant que son prédécesseur, notamment en termes de transports d'émigrants. Le navire est attendu pour 1916, mais le conflit retarde énormément sa mise en service[36]. Cette décennie sous la gouvernance de Charles-Roux est dans l'ensemble particulièrement prospère : les recettes des lignes principales doublent quasiment entre 1905 et 1913. Cependant, les coûts d'exploitation vont également croissant, la flotte comptant à l'orée de la guerre pas moins de 84 navires. Ses résultats restent comparables à ceux de ses concurrents, et la Transat s'impose comme la première compagnie française[37].

La Transat durant la Première Guerre mondiale (1914-1920)



Durant le conflit, le France est transformé en navire hôpital.

Lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale en août 1914, l'activité de la compagnie est brusquement stoppée. Consigne est donnée aux navires stationnés dans les ports d'y rester jusqu'à nouvel ordre. Cependant, la pression de la clientèle est forte, de nombreux Américains étant désireux de quitter l'Europe. La Transat prend finalement la décision d'assurer, à ses risques et périls, deux traversées dans ce but, par le Chicago et le France. L'opération est judicieuse : ce dernier fait ici la plus grande recette de sa carrière[38]. L'arrêt de l'activité reste toutefois assez bref. Le gouvernement insiste en effet pour que le service postal soit maintenu. Après une vague massive de départs pour l'Amérique, le nombre de passagers s'infléchit de façon radicale. Le France est mis au repos tandis que des navires plus petits comme l'Espagne (à l'origine affecté à l'Amérique centrale), le Chicago, le Rochambeau et d'anciens navires comme La Touraine le remplacent sur la ligne de New York[39].

La plus grande participation de la compagnie se fait cependant du point de vue des opérations militaires. Trente-sept navires, soit les deux cinquièmes de la flotte, sont réquisitionnés[40]. Suivant l'exemple des Britanniques et des Allemands, la Transat avait conçu un certain nombre de ses grands paquebots pour servir de croiseurs auxiliaires. C'est le cas de La Provence, La Savoie, La Lorraine et La Touraine, qui sont réquisitionnés dès le début du conflit pour assurer le blocus de l'Allemagne. Les deux derniers sont cependant rapidement renvoyés au service postal[41].

Le conflit s'étendant au Proche-Orient, la flotte devient nécessaire en Méditerranée. Plusieurs navires comme le Charles-Roux et le France sont transformés en navires-hôpitaux afin de recueillir les blessés. Ce dernier est également utilisé pour faire venir des troupes d'Amérique[42]. Enfin, les paquebots et cargos qui poursuivent leur service commercial rapportent en Europe de nombreuses marchandises nécessaires à l'effort de guerre[43].

Le conflit entraîne un grand nombre de pertes pour la Transat. La guerre sous-marine, notamment, a coûté un lourd tribut. Trente navires disparaissent dans le conflit, que la compagnie peine à remplacer par des cargos achetés à la va-vite pour continuer à soutenir l'effort de guerre. Les navires survivants sont, pour leur part, en mauvais état[44]. La plus grosse perte est celle de La Provence, deuxième plus grand navire de la compagnie, qui sombre en 1916 avec plus de 1 000 victimes[45].

Dès la fin du conflit, un vaste et coûteux programme de reconstruction doit être lancé, notamment par des commandes en Angleterre[46]. Une nouvelle ère s'ouvre de fait pour la compagnie, sentiment renforcé par la mort, en 1918, de Jules Charles-Roux. Après un intermède de deux ans assuré par Gaston de Pellerin de Latouche qui meurt lui-même en 1920, la présidence est reprise par un homme de plus de prestance, John Dal Piaz, qui a déjà connu une brillante carrière au sein de la compagnie depuis son entrée au service d'Eugène Péreire[47],[48].

Présidence de John Dal Piaz (1920-1928)



Mis en service en 1927, l'Île-de-France séduit rapidement les passagers américains à une période où la compagnie est prospère.

À la suite du conflit, la priorité de la Transat est de renouveler sa flotte. Comme dommage de guerre, elle hérite de quelques navires mineurs (trois petits paquebots et trois cargos) qui ne lui rapportent jamais vraiment de bénéfices[49]. La construction du Paris est terminée en 1921, afin de doter la compagnie d'un nouveau navire amiral, tandis que plusieurs navires sont construits entre 1921 et 1924, dont le Cuba, à destination de l'Amérique centrale, et le De Grasse, mis en service dans la continuité du Rochambeau[46]. Un bon nombre de cargos sont également construits dans la décennie, portant le nombre de navires de la Transat à la centaine, à la fin des années 1920[49]. L'activité de la compagnie se renforce par ailleurs avec une place prépondérante dans de nombreuses compagnies plus petites, mais aussi au sein des chantiers de Penhoët[50]. Après la Guerre, les principaux navires de la C.G.T., notamment le Paris, bénéficient d'un afflux de migrants d'Europe centrale, tout en gagnant la fidélité d'une clientèle fortunée. Certaines cabines de luxe du France vont jusqu'à être mises aux enchères[51]. En 1924, les lois sur l'immigration aux États-Unis rendent la troisième classe moins rentable. Les compagnies doivent modifier leurs navires. La Transat se retrouve donc avec un matériel plus adapté aux circonstances, n'ayant pas la vaste troisième classe de navires comme le Berengaria. Cependant, le matériel de la compagnie fait pâle figure face aux flottes de la Cunard et de la White Star Line, et il est rapidement décidé de construire un nouveau navire[48].

En 1927 est donc mis en service l'Île-de-France, paquebot légèrement plus grand que le Paris, mais réactualisé. La première classe y occupe une plus grande place, tandis que la place réservée aux immigrants est drastiquement réduite. Dans le désir de toujours raccourcir le temps de livraison du courrier, le paquebot est équipé d'une catapulte à hydravion, afin que les sacs postaux arrivent une journée avant le navire. Le paquebot, particulièrement luxueux, séduit le public qui le surnomme « Rue de la Paix de l'Atlantique »[52]. John Dal Piaz met également en valeur la ligne de l'Afrique du Nord avec des paquebots comme le Lamoricière. Afin de diversifier l'activité de l'entreprise, Dal Piaz crée en 1925 la Société des Voyages et Hôtels Nord Africains afin de proposer des circuits touristiques à la clientèle. Le système atteint son apogée à la fin des années 1920[53].

Alors que la compagnie connaît un véritable âge d'or et accroît massivement sa clientèle, en profitant notamment de la Prohibition qui pousse les passagers américains à voyager sur les paquebots français, John Dal Piaz meurt, en juin 1928, après une courte maladie. Cette mort soudaine déstabilise la compagnie, qui choisit l'industriel André Homberg pour lui succéder[54].

Crise économique et Seconde Guerre mondiale (1929-1960)

Le Normandie face à la Grande dépression (1929-1939)



Le Normandie contribue fortement à l'amélioration du prestige de la Transat dans les années 1930.

Peu avant de mourir, Dal Piaz avait posé les bases d'un programme de rajeunissement de la flotte dont hérite son successeur. Il s'agit notamment, sur la ligne transatlantique, de remplacer le France et le Rochambeau. Pour ce dernier, est mis en construction pour 1932 le Champlain, plus gros cabin-ship (navire moins rapide et plus petit que les grands paquebots de ligne) au monde, mais aussi le Lafayette, plus petit. Le Colombie est mis en service sur la ligne de l'Amérique centrale. Par ailleurs, de nombreux cargos sont construits, notamment la série des San[55]. Enfin, des études sont lancées pour concevoir le nouveau navire de la ligne de New York, alors nommé « super Île-de-France » ou encore « T6 ». Des emprunts sont faits pour assurer ces dépenses nombreuses[56].

Ces projets sont lancés lorsqu'éclate la Grande Dépression. Les recettes de la compagnie s'effondrent, ses dépenses s'accroissent, et la Transat se retrouve au bord de la faillite, obligée d'en appeler à l'État, notamment pour renégocier sa convention postale. En effet, le T6 ne pourra en aucun cas être terminé en 1932, comme convenu. L'État accepte de prêter assistance à la compagnie, à condition que celle-ci devienne société d'économie mixte. L'entreprise est un temps placée entre les mains de Raoul Dautry, avant d'être remise à deux hommes choisis par l'État, le gouverneur général Marcel Olivier nommé président, et Henri Cangardel qui en devient l'administrateur-directeur général[57]. Un assainissement des finances est entrepris, tandis que le matériel est rentabilisé. Les paquebots les plus anciens, comme le France, sont démolis, d'autres comme le Paris effectuent des croisières à la morte saison. Quant à la convention postale, elle est renégociée de façon plus favorable à la compagnie[58].

À la même époque, la construction du T6, devenu entre-temps le Normandie, est controversée. Pour une part de l'opinion, l'argent pourrait être mieux utilisé. Cependant, l'investissement déjà réalisé est tel que la compagnie perdrait à arrêter les travaux. Alors que la construction du navire s'achève, en 1935, Cangardel, Olivier, ainsi que l'ingénieur Jean Marie, se livrent à un difficile exercice médiatique à grand renfort de conférences pour vanter les mérites du navire. Lors de sa traversée inaugurale, il remporte le record de vitesse et le Ruban bleu. Pour la première fois, la France possède le plus gros paquebot jamais construit, et le plus rapide. Le prestige ainsi acquis parvient à satisfaire la presse, tandis que la compagnie remonte la pente, la crise s'apaisant[59]. L'année suivante, une importante concurrence s'engage avec la Cunard Line et son paquebot Queen Mary, les deux navires ayant des performances voisines. La Transat se retrouve ainsi sur le devant de la scène, directement confrontée à l'une des plus prestigieuses compagnies de paquebots au monde[60].

Seconde Guerre mondiale (1939-1945)



Le naufrage du Normandie est le plus lourd tribut que paye la Transat durant le conflit.

Avec le début de la Seconde Guerre mondiale en 1939, la compagnie se voit appelée à participer à l'effort de guerre. Par sécurité, les grands paquebots comme le Normandie et l'Île-de-France sont stationnés dans le port de New York, puis, le conflit semblant devoir être une guerre d'usure, le trafic reprend normalement pour la plupart des navires mineurs de la compagnie, malgré les opérations maritimes de l'Allemagne, notamment sous-marines. La débâcle de juin 1940 n'en est que plus douloureuse[61]. Le nouveau régime réorganise rapidement la direction de la société, écartant Jean Marie (président depuis 1939) au profit d'Henri Cangardel. Le conflit a, d'ores et déjà, causé des dégâts. Le Champlain a ainsi explosé sur une mine. Qui plus est, la guerre ayant interrompu tout trafic sur l'Atlantique, la majorité de l'activité de la compagnie se centre sur la ligne de l'Afrique du Nord[62].

Tous les navires ne sont cependant pas soumis au régime de Vichy. Resté à New York, le Normandie est sous étroite surveillance des autorités américaines qui craignent des sabotages. À la suite de l'attaque de Pearl Harbor, le gouvernement américain réquisitionne le navire pour soutenir l'effort de guerre. Il brûle accidentellement lors de sa conversion en transport de troupes, en février 1942. Le plus grand navire de la Transat se retrouve inutilisable après seulement quatre années de service commercial. L'Île-de-France, de son côté, comme un certain nombre des navires de

la compagnie, bénéficie de la fibre résistante de son État-major, qui parvient à le faire naviguer pour le compte des forces de la France Libre et du Royaume-Uni. Durant le conflit, le paquebot transporte 300 000 soldats, tant dans l'Atlantique que dans l'océan Indien[63].

Avec la Libération, Henri Cangardel est à nouveau remplacé par Jean Marie, tandis que vient le temps du bilan. Des grands paquebots, ne reste que l'Île-de-France (le Paris ayant brûlé peu avant le conflit), et encore lui faut-il subir une profonde refonte après son service de guerre. En tout, la Transat a perdu 13 paquebots et 40 cargos, représentant 60 % de chacune des deux catégories. Les deux tiers de la flotte sont au fond de l'eau. À la fin du conflit, le temps est donc à la reconstruction[64].

Reconstruction d'une flotte (1945-1960)



Le Liberté, ancien paquebot allemand, devient le vaisseau amiral de la Transat dans les années 1950.

Pour Jean Marie, la tâche est vaste. L'Île-de-France étant en travaux de restauration, et les autres grands navires de la Transat étant coulés, la compagnie ne peut assurer son service transatlantique. Elle renfloue donc les navires qui peuvent l'être, à commencer par le De Grasse, qui est remis en service dès 1947. L'Île-de-France le rejoint en 1949[65]. Afin de remplacer la perte du Normandie, dont ils sont responsables, les États-Unis cèdent à la Transat un paquebot pris aux Allemands, l'Europa qui devient le Liberté. Un accident dans le port du Havre avant sa refonte entraîne un semi-nafrage. Le Liberté, totalement refondu dans les chantiers de Penhoët, n'entre en service qu'en 1950[66].

Afin de remplacer le grand nombre de cargos perdus durant le conflit, la Transat récupère notamment un total de trente-deux Liberty ships[67]. L'État s'implique également dans les constructions, en finance certaines tandis que la compagnie en lance d'autres, principalement pour rétablir sa flotte de cargos[68]. Avec la reconstruction du pays et notamment de ses ports, la Transat transporte de nombreuses tonnes de fret, le transport de marchandises devenant son activité principale[69]. Le 14 avril 1947, la compagnie est victime d'un nouveau désastre. Le Grandcamp, un de ses liberty ships, chargé de nitrate d'ammonium, explose à Texas City, dans l'une des plus graves catastrophes industrielles de l'époque[70].

Du point de vue du trafic de passagers, la reprise se fait graduellement. D'abord lente à la fin des années 1940, elle se fait plus forte la décennie suivante. En 1952, le Liberté et l'Île-de-France transportent plus de passagers que n'en avaient embarqué les cinq plus grands navires de la flotte en 1938. Les lignes des Antilles et de l'Afrique du Nord, malgré l'importance croissante du transport aérien, réussissent à bénéficier d'une clientèle stable[71]. La direction de la Transat, et en particulier son président Jean Marie, restent cependant persuadés que l'avion et le paquebot sont appelés à avoir des rôles complémentaires, l'un proposant un transport rapide, et l'autre un voyage confortable pour des passagers plus nombreux. Les chiffres semblent, dans un premier temps, lui donner raison. Le nombre de passagers augmente, et la part de l'avion reste modérée[72].

Cependant, le matériel de la Transat est ancien, et de capacité inférieure à ce qui se fait à l'étranger. Difficile, en particulier, de concurrencer le Queen Mary et le Queen Elizabeth de la Cunard Line, ou de nouveaux paquebots tels que l'United States ou l'Andrea Doria. Face à eux, la compagnie française ne répond, dans un premier temps, que par le Flandre, paquebot plus petit destiné à remplacer le De Grasse, et son jumeau, l'Antilles, affecté à l'Amérique centrale. Progressivement, les bénéfices diminuent tandis que les navires prennent de l'âge. La construction d'un nouveau paquebot d'ampleur est donc envisagée par Jean Marie[73].

Le France et les derniers feux (1960-1974)

Le France, un succès en demi-teinte (1960-1974)



Le France est, dans les années 1960 et 1970, le dernier transatlantique français.

La flotte de la Transat vieillit. En 1959, après trente-deux ans de service et malgré une grande popularité, l'Île-de-France est envoyé à la casse[74]. Le Liberté atteint pour sa part ses trente ans en 1960, alors que la durée de vie des paquebots spécifiée par la convention postale était de vingt-cinq ans. Pour Jean Marie, il est primordial de donner à la Compagnie générale transatlantique un nouveau navire pour porter fièrement son pavillon tout en assurant seul le trafic jusque-là réalisé par deux à trois navires. C'est la naissance du paquebot France qui est lancé en 1960 devant le général De Gaulle, puis mis en service en 1962[75]. Le navire est voulu grand, et rapide. En effet, les trois grands paquebots de plus de 30 nœuds (Queen Mary, Queen Elizabeth et United States), cumulent près du quart du transport maritime, face à la soixantaine de paquebots plus petits. Le France fait également l'erreur de consacrer 80 % de sa capacité à la classe touriste ; or, alors que le transport aérien gagne 80 % de ceux qui traversent l'Atlantique, les passagers peu fortunés privilégient vite l'avion[76].

À la même époque, la compagnie connaît de grands changements à sa direction. Jean Marie, atteint par l'âge de la retraite en 1961, doit être remplacé. Son directeur général, Edmond Lanier, est pressenti à la succession, mais c'est le président des Messageries maritimes, Gustave Anduze-Faris, qui accède au poste, avant d'être lui-même atteint par la limite d'âge en 1963. Il est remplacé par Pierre Renaud, qui connaît le même sort en 1964. Lanier devient alors président, pour près de dix ans[77].

Depuis plusieurs années déjà, la compagnie exploite en grande majorité des cargos. Cependant, pour le président Lanier, la défense du France comme symbole de la compagnie est primordiale, tandis que les déficits d'exploitation du navire se creusent à partir du milieu des années 1960. Diverses solutions sont envisagées : le départ des traversées est fixé au vendredi, l'arrivée au mardi, ce qui inclut le week-end, des offres permettent un aller en paquebot et le retour en avion ; mais la ligne transatlantique régulière perd en bénéfices, et les navires qui la sillonnent sont de plus en plus rares. Plusieurs croisières sont organisées, notamment la croisière « Impériale » pour célébrer le bicentenaire de la naissance de Napoléon Bonaparte, ou encore les deux grandes croisières autour du monde organisées en 1972 et 1974. Cependant, le navire, adapté au climat froid de l'Atlantique Nord, n'est pas conçu pour les chaleurs tropicales, et une exploitation à plein temps comme paquebot de croisière se révélerait coûteuse[78].

Fin de la Transat (1974-1977)



La CMA - CGM, héritière de la Compagnie générale maritime formée, en partie, par la Transat, est une des plus grandes compagnies de porte-conteneurs au monde.

À la suite du choc pétrolier de 1973, l'exploitation du France devient encore moins rentable. L'État renonce en février 1974 à la subvention compensatoire qui permettait au paquebot de continuer à naviguer. Edmond Lanier, son principal défenseur, a pris sa retraite en septembre 1973, et meurt en octobre de l'année suivante. Dans le même temps, en septembre 1974, alors que le France termine au Havre sa dernière traversée, l'équipage se mutine. Le navire est finalement désarmé à la fin du mois d'octobre. Le dernier paquebot de la Compagnie générale transatlantique cesse de naviguer[79].

Dans le même temps, la compagnie vit ses dernières heures en tant que telle. Depuis déjà le milieu des années 1950, elle consacre une part de plus en plus importante au trafic de fret ; il convient d'achever la transformation[80]. En décembre 1973 est créée par décret la Compagnie générale maritime. Dès l'année suivante, l'État cède à la CGM toutes les actions

qu'il détenait de la Transat, ainsi que de la Compagnie des messageries maritimes, dont l'activité a été fortement atteinte par la décolonisation et l'avènement du transport aérien. Le 23 février 1977, les deux compagnies fusionnent définitivement. La Compagnie générale maritime entame une nouvelle vie dans le domaine plus lucratif des porte-conteneurs[81].

À la fin des années 1960, déjà, les lignes méditerranéennes de la société, fusionnées avec celles de la Compagnie de navigation mixte, avaient abouti à la création de la Compagnie générale transméditerranéenne (CGTM) qui deviendra plus tard la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)[82]. En 1996, la CGM fusionne avec la Compagnie Maritime d'Affrètement, devenant la CMA-CGM, et l'une des plus grandes entreprises mondiales de transport de fret par voie maritime[81].

1. La Conférence prend fin ...



L'attention est toujours soutenue pendant la séance des questions-réponses



Catherine Loreau – Trésorière du Y.C.R.O.

Michel Morin – Secrétaire du Y.C.R.O.



Michel Morin

*Clôt la conférence, rappelle le
calendrier 2017 du YCRO
et nous invite à rejoindre
la salle du restaurant du
Golf Blue Green de Pornic*

