



LE HAVRE ET SA RÉGION

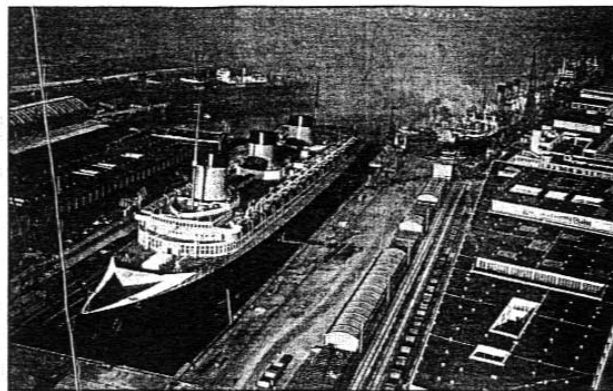
FÊTES DU 11 AU 19 JUIN

Les 150 ans de la Transat

Créée en 1995, l'association French Lines a pour mission la conservation et l'ouverture au public du patrimoine historique de la Compagnie générale transatlantique, de la CGM et de la SNCM. L'association French Lines organise de nombreuses expositions dans les principaux sites historiques français comme Le Havre ou Marseille.

Pour souffler ses 150 bougies, la structure organise une série d'animations du 11 au 19 juin rue de Paris au Havre. Les grandes

pages de l'histoire de la compagnie seront retracées dans les vitrines de commerçants. Une exposition « Des chapelles en mer » sera organisée à la cathédrale Notre-Dame. Des visites guidées autour des lieux symboliques auront lieu en partenariat avec Bus Océane et Ville d'Art et d'Histoire. Une opération d'hélicoptère (sous réserve) est prévue au bassin de la Manche, ainsi qu'une conférence CMA CGM au Petit Volcan le jeudi 16 juin. Des films rares et inédits seront également projetés à l'Éden le 14 juin et 18 juin.



Devant la gare maritime, trois postes à quai occupés. Au premier plan, « Normandie » en forme 7, tandis que « Paris » brule

PAQUEBOTS A VOILE ET SERVICE POSTAL

Le point de départ d'une grande épopée

L'histoire de la French Lines est peuplée de paquebots prestigieux, mais aussi de figures marquantes. Les frères Pereire en font partie. Ces banquiers, véritables précurseurs, sont en effet à l'origine de la célèbre compagnie.

Nous sommes au milieu du XIXe siècle. Napoléon III a les pleins pouvoirs et la révolution industrielle s'amorce en France. En 1852, les frères Émile et Isaac Pereire fondent avec le concours de banquiers parisiens la Société générale du crédit mobilier. Les frères Pereire sont des visionnaires. Ils sont à l'origine de la première ligne de chemins de fer entre Paris et Saint-Germain.

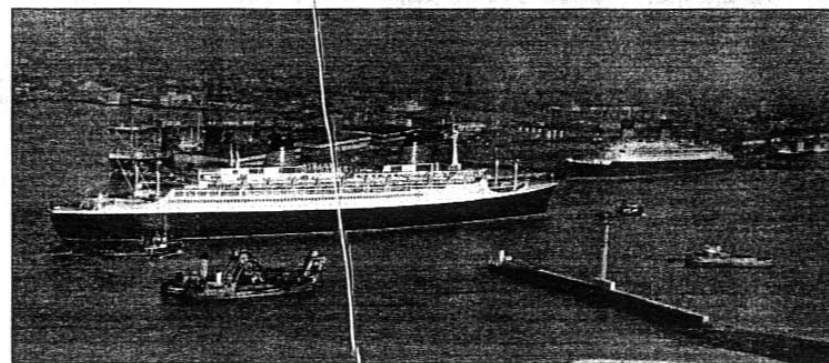
En 1854, une nouvelle aventure s'amorce. Les banquiers tournent leurs capitaux vers le maritime. Ils étudient la création de lignes trans-océaniques de navigation à vapeur. La conjoncture est favorable. Peu de temps auparavant, l'État confie les lignes postales par mer à des sociétés privées. « A cette époque, le métier d'arma-

teurs est en train de changer. Ce sont les grands groupes financiers qui prennent la relève », explique Aymeric Perroy, responsable scientifique à l'association French Lines. Les frères Pereire achètent dans un premier temps la Terre-neuvienne, une compagnie fondée en 1853 destinée à la pêche à la morue.

Vers les États-Unis

Le 25 février 1855, la Compagnie générale maritime est créée. Outre le service postal qu'elle va assurer, son but est également la construction, l'armement et l'affrètement des navires. « Les armateurs qui touchent des subventions de l'État ont pour obligation d'assurer des lignes régulières, de posséder une flotte moderne qui doit pour moitié être construite en France ». Les frères Pereire sont ainsi à l'origine des chantiers de Saint-Nazaire qui deviendront les célèbres chantiers de l'Atlantique.

A cette époque, Napoléon III a pour ambition de développer



Le Havre : « France » à quai, « Liberté » franchit les digues. (Photo Robert Lhommet)

les liaisons avec les États-Unis. En 1860, la Compagnie générale maritime (CGM) obtient ses premiers contrats. Il s'agit de la ligne Le Havre-New York et Saint-Nazaire Vera Cruz (Mexique). Ces lignes assurent à la fois le service postal et le tra-

fic passagers. En 1861, la CGM devient Compagnie générale transatlantique. En juin 1864, le Washington inaugure la ligne postale Le Havre-New York. « A l'origine, ces sont a les bateaux à aube. L'hélice fera ensuite son apparition. Il fallait

treize jours pour faire la traversée Le Havre-New York ». Quatre navires similaires vont assurer la ligne : Champagne, Bourgogne, Gascogne et Bretagne. Sur la période 1868-1875, La CGT freine ses investissements. Vers 1867, les

banquiers parisiens sont progressivement écartés. En 1880, la transat obtient les lignes postales vers le Maghreb à partir de Marseille. Une desserte est ouverte vers la Corse.

François HAUGUEL



ATTIRÉS PAR LE RÊVE AMÉRICAIN Les émigrés passent par Le Havre

De 1880 à 1920, une importante vague d'émigration transite par Le Havre, destination les États-Unis, un pays neuf qui attire notamment les populations d'Europe centrale. « La poussée démographique est forte en Europe à cette époque. La famine touche durement l'Irlande. Un peu partout, les persécutions politiques ou religieuses poussent les gens à fuir leurs pays... En un siècle, il y aura eu 72 millions d'émigrés dont 34 millions qui arriveront sur New York », explique Catherine Deshaies de l'association French Lines. La compagnie générale transatlantique flaire la bonne affaire. Au début du XXe siècle, Le Havre va accueillir un nombre croissant de candidats à l'aventure américaine. De juin 1904 à novembre 1905, près de 66.815 personnes vont transiter par la

Porte Océane. Au Havre, la transat crée un hôtel des émigrants rue de Phalsbourg (l'actuelle rue Gabriel-Péri). « Ils arrivaient par train. Puis ils devaient passer une visite médicale obligatoire. On refusait les aliénés ou les personnes qui n'étaient pas en bonne santé. Si un émigré se voyait refuser son entrée à New York pour une raison ou une autre, le retour en France par bateau était payé par la compagnie ». Le prix du billet comprenait à la fois le transport par train, le bateau et les visites médicales. La Première Guerre mondiale va stopper net le mouvement. Des associations anti-émigrés sont créées aux États-Unis. Le gouvernement américain va également introduire des quotas. La législation devient de plus en plus stricte.



PLUS GRANDS, PLUS BEAUX, PLUS LUXUEUX
La saga des transatlantiques

Les transatlantiques vont faire la légende de la French Lines. Les navires qui partent du Havre évoluent techniquement mais ils sont aussi plus grands et plus luxueux.

En 1883, une étape est franchie avec l'inauguration du paquebot *La Normandie* construit dans des chantiers anglais. Les caractéristiques de ce bateau qui dessert New York dépassent celles de tous les navires précédents. Il est encore gréé pour une voilure de 1.600 m², deux cheminées. Il mesure 143,6 m, et peut transporter 157 passagers en première classe, 68 en seconde, et 864 en troisième. Pour la première fois, le chiffre de mille passagers est dépassé. La grande nouveauté réside également dans l'installation de l'éclairage électrique à bord. Le développement des échanges postaux impose la même année la mise en service de quatre nouveaux paquebots rapides pour assurer un service hebdomadaire sur New York. Il s'agit de *La Cham-*

pagne, La Bretagne, La Bourgogne et La Gascogne. Ils mesurent 150 m et peuvent aller jusqu'à 18 nœuds (à peu près 32 km/h). Ils peuvent transporter 1.220 passagers. L'époque est toujours placée sous le signe de la concurrence que se livrent notamment Allemands et Anglais à la conquête de records de tonnage, de puissance et de vitesse.

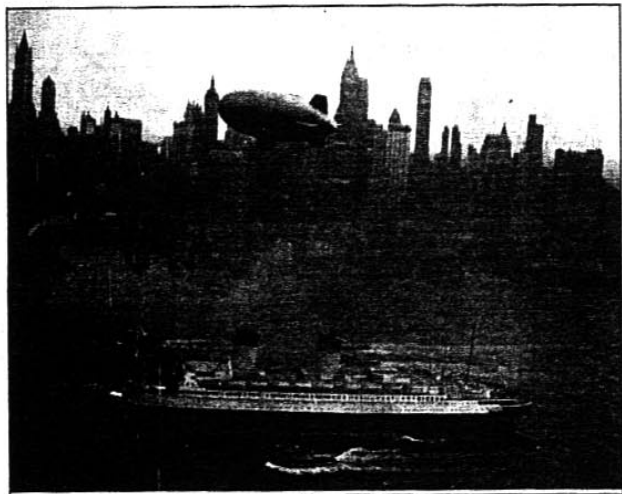
Le luxe arrive

Dès la seconde partie du XIXe siècle, la concurrence est vive sur l'Atlantique Nord. Les Britanniques de la Cunard par exemple lancent des paquebots prestigieux. La CGT ne veut pas se laisser distancer et décide passer commande à Saint-Nazaire d'un super paquebot *Le Provence*. Il se classe rapidement dans le peloton de tête des paquebots rapides desservant New York. A l'époque, les navires portaient du bassin de l'Eure au Havre.

En 1906, une gare maritime est

inaugurée, un édifice qui remplace le hangar qui servait de point d'embarquement jusqu'à. Pour se différencier, la transat va jouer la carte de l'art de vivre à la française et de la gastronomie. Sur la ligne Le Havre-New York apparaissent des paquebots de la troisième génération. *France-II* en 1912, mesure 218 m. « *France-II va partir quatre jours après Titanic. Lorsqu'on apprend le naufrage, des canots de sauvetage supplémentaires vont être aussitôt installés sur le paquebot français... A l'époque, on surnommait France-II le Versailles de l'Atlantique. Ses aménagements intérieurs étaient très luxueux* », explique Ayméric Perroy, responsable scientifique à l'association French Lines. A partir de 1921, d'autres paquebots de légende vont suivre. Il s'agit du *Paris* en 1921, de l'*Île-de-France* en 1927, du *Normandie* en 1935 et de *France-III* en 1962.

F. H.



« Île-de-France » descendant l'Hudson avec un zeppelin de la US Navy

ANCIENS DE LA TRANSAT
Des navigants racontent

Ils ont des milliers d'anecdotes à raconter. Lorsqu'il s'agit d'évoquer leurs embarquements et leurs voyages du bout du monde, les anciens navigants sont intarissables.

Jean Poulain, René Montier et Jean-Yves Bonis, tous anciens de la CGT, ont des souvenirs pleins la tête. Jean Poulain par exemple, ancien chef mécanicien principal, a principalement poursuivi sa carrière d'homme de la mer sur les cargos de la Transat. En 1950, il obtient son brevet d'élève officier, puis il se lance sur les mers. « *J'ai connu des navires difficiles car ils étaient fragiles. Les pistons grillaient et il fallait les remplacer. C'était un gros travail. Il y avait également beaucoup de vibrations* » se remémore-t-il. Parfois les histoires sont insolites. « *Je me rappelle de mon tout premier embarquement au Havre. Ma première nuit à bord s'est bien déroulée mais le matin lorsque je me suis réveillé, il n'y avait aucun bruit à bord. C'était bizarre. De mon hublot, j'apercevais des vaches. Je me suis rendu compte que le bateau s'était échoué en Seine sur la rive gauche* ».

En 1959, Jean Poulain devient second après avoir passé huit années comme chef de quart. « *J'ai embarqué sur le Washington, le Winnipeg et le Wyoming. Nous faisons la ligne Le Havre-New York. Nous avons même embarqué l'or que le général de Gaulle voulait rapatrier des USA* ». Ces cargos étaient équipés de deux hélices pour plus de sûreté et éviter les avaries.

Souvenirs

René Montier, quant à lui, a vécu l'âge d'or des paquebots. L'homme est rentré dans la compagnie comme mousse coursier en 1955. Puis c'est l'école hôtelière qui va lui permettre de servir sur le paquebot *Flandres* sur la ligne Le Havre-New York. En octobre 1962 René Montier de-



Jean-Yves Bonis, Jean Poulain et René Montier ont navigué sur toutes les mers du globe

vient commis du commandant à bord du *France*. Puis il est affecté à la salle à manger touristique, puis en salle première classe. « *C'était beaucoup de travail sept jours sur sept, quatorze heures par jour. Il y avait deux services. On parcourait de 25 à 30 km par jour les bras chargés de vaisselle* ». Près de 95 % des clients sont américains et il n'y a pas le droit à l'erreur. « *Travailler en restauration sur le France est une carte de visite formidable. Certains ont fini chez Maxim's ou à La Tour d'argent* ». L'homme a fait ainsi deux tours du monde en 1972 puis en 1974. Sa plus belle croisière reste la croisière impériale de 1969. « *A bord, tous les gens étaient costumés. Nous sommes allés à Cannes, l'Île d'Elbe, Sainte-Hélène avec un retour par Ajaccio* ». C'est aussi l'époque où les stars comme Cary Grant ou Salvador Dali utilisaient les paquebots pour traverser l'Atlantique.

Jean-Yves Bonis a 69 embarquements à son actif sur les navires de la CGT et de la CGM.

F. H.

La chanteuse Brigitte Bardot, du staff de la croisière aux îles de l'Atlantique du 5 au 21 avril 1958. (Auteur Lucas Jacques)

Quelques chiffres

En accord avec le ministre des Postes, les frères Pereire vont à partir de 1.860 construire des navires qui au fil des années vont être de plus en plus performants.

- Les passagers
 - En 1864, la moyenne des passagers qui fréquentent par voyage la ligne Le Havre-New York est de 152.
 - De 1866 à 1876, la CGT transporte de 7.000 à 8.000 voyageurs par an.
 - En 1881, le chiffre est de 32.932 passagers pour l'année.
- Le prix des places
 - 700 F en première, 400 en seconde, 300 en troisième.
- Les marchandises
 - 56.224 tonnes sont transportées en 1874.
 - Sur l'année 1881, 133.340 tonnes sont transportées.

qualité de l'air
 Source : www.airnormand.asso.fr

3	LE HAVRE	L'indice qualité de l'air	très mauvais	10
	3		mauvais	8 - 9
	3		médiocre	6 - 7
	3		moyen	5
	3		bon	3 - 4
▲ Relevé du 21 mai	▲ Prévission pour le 22 mai	très bon	1 - 2	

ÉPHÉMÉRIDE

Saint Émile
 Martyr africain du IIIe siècle. Les Émile ont de l'humour et de la curiosité. Couleur : le bleu, chiffre : le 8.

Quelques 22 mai

- 1813 : naissance du compositeur Richard Wagner
- 1885 : mort de Victor Hugo
- 1924 : naissance du chanteur Charles Aznavour
- 1950 : une loi fixe la Fête des Mères au dernier dimanche de mai
- 1990 : unification des deux Yémen
- 1991 : signature du traité entre la Syrie et le Liban

Le soleil se lève deux minutes plus tôt à 6 h 02 et se couche une minute plus tard à 21 h 33. 142e jour de l'année.

Le dicton du jour
 « *En mai, fleurit le hêtre et chante le geai* ».