

LA CITÉ DE LA MER

C H E R B O U R G



DOSSIER DE PRESSE 2019

LA GARE MARITIME TRANSATLANTIQUE

CONTACTS PRESSE

CHARGÉE DES RELATIONS PRESSE - LUCIE LE CHAPELAIN - llechapelain@citedelamer.com - 06 80 32 54 30

CHARGÉE DE LA COMMUNICATION DIGITALE - GISÈLE GUIFFARD - gguiffard@citedelamer.com - 02 33 20 26 67



Poussez la porte de la Grande Halle de La Cité de la Mer, et vous découvrez la formidable architecture de l'ancienne Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg. Son horloge trônant en haut d'une volée d'escaliers, ses passerelles, ses vingt-huit arches supportant une impressionnante voûte de béton, ses éléments de décor imitant le granit.

Inaugurée le 30 juillet 1933, cette splendeur Art déco conçue par l'architecte René Levavasseur devient la plus grande Gare Maritime Transatlantique du monde et aussi la plus vaste construction de France après le Château de Versailles.

C'est dire l'importance accordée alors au trafic transatlantique. La Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg est alors un modèle d'organisation logistique avant la Seconde Guerre mondiale. Taillée pour accueillir les plus grands des paquebots de l'époque, «Notre Dame des Queens» abrite un Hall des Transatlantiques de 280 mètres de long par 42 mètres de large

comprenant notamment les salles Sous Douane, les salles des Pas Perdus, les bureaux des compagnies ainsi que les différents services et boutiques à disposition des voyageurs ; un Hall des Trains de 240 mètres de long par 40 mètres de large composé de trois quais desservant quatre voies ferrées connectées directement à ligne ferroviaire Paris / Cherbourg. Une Voie Charretière de 280 mètres de long par 15 mètres de large sépare ces 2 halls.

Depuis la fin du XIX^e siècle, ils sont nombreux, hommes et femmes, à tenter leur chance dans le Nouveau Monde. L'Europe assiste en effet entre 1900 et 1914 à une seconde vague migratoire qui concerne surtout des migrants d'Europe centrale. En plus des raisons économiques qui les poussent à l'exil, s'ajoutent souvent des motivations politiques ou religieuses.

Mais pour tous, le rêve est identique : s'offrir une vie meilleure. Clin d'oeil de l'histoire, l'américain Boeing teste cette même année le premier vol commercial d'un de ses avions, qui signera vingt ans plus tard le déclin des paquebots de ligne.

CHERBOURG, PORT DES AMÉRIQUES DEPUIS LA FIN DU 19^E SIÈCLE

Cherbourg bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle, au carrefour de la Manche, à la pointe du Cotentin. Le port est facile d'accès, de jour comme de nuit, grâce à la plus grande rade artificielle imaginée par Vauban. Un bassin de 1 500 hectares protégé par plus de six kilomètres de digues fortifiées.



BOOM DES COMPAGNIES TRANSATLANTIQUES DANS LA RADE DE CHERBOURG

En 1913, 7 compagnies de transatlantiques fréquentent régulièrement la rade de Cherbourg. Elles sont principalement anglaises – la Cunard, la White Star Line et la Royal Mail – mais également grecques, belges – Red star – suédoises, américaines, canadiennes – Canadian Pacific – ou allemandes – Hamburg Amerika Linie.

Les lignes desservent New York, ainsi que Montréal, Québec ou Rio de Janeiro. Cherbourg connaît ainsi au début du siècle une croissance exponentielle, s'imposant comme le port régulier des compagnies européennes pour le voyage vers l'Amérique. Les silhouettes du Vaterland, du Majestic ou de l'Aquitania sont alors familières aux cherbourgeois...

LA GARE MARITIME DE CHERBOURG EN 1912

À la première gare en bois succède une gare en briques qui devient rapidement trop petite pour accueillir le flux d'émigrants. Les candidats à l'émigration pour le Nouveau Monde sont en effet innombrables, venant d'Europe, de Russie ou du Proche-Orient, fuyant la misère et les persécutions. Des centaines de milliers de migrants embarquent ainsi à Cherbourg vers l'Amérique du nord et l'Amérique du sud.

Ces passagers de 3^e classe assurent la prospérité des compagnies maritimes transatlantiques, qui multiplient les lignes et investissent dans des paquebots de plus

en plus rapides et imposants.

Au début du XX^e siècle, il n'est pas rare de voir 7 ou 8 escales par jour, faisant transiter près de 2 500 passagers !

À cette époque, Cherbourg ne dispose pas d'un port en eau profonde. Ce sont donc les transbordeurs, tel le *Nomadic*, qui transportent les passagers du quai jusqu'au paquebot mouillé en rade. Le 10 avril 1912, le *Nomadic* (1^{re} et 2^e classe) et le *Traffic* (3^e classe) embarquent 281 passagers sur le *Titanic*, amarré dans la rade de Cherbourg.

UNE NOUVELLE GARE AUX DIMENSIONS MONUMENTALES

Au milieu des années 1920, le président de la Chambre de Commerce de Cherbourg Camille Théodore Quoniam, et l'ingénieur Paul Minard décident de doter Cherbourg d'un port en eau profonde et d'une Gare Maritime Transatlantique adaptée aux flux des voyageurs.



Collection Jean-Marie Lezec

VERS UNE NOUVELLE GARE MARITIME

Cette fois, la nouvelle Gare sera de taille... **Inaugurée le 30 juillet 1933 par le président de la République Albert Lebrun, la Gare Maritime Transatlantique est saluée comme la plus belle du monde par la presse nationale et internationale de l'époque.** Il est vrai que l'édifice est imposant, représentant à l'époque l'une des plus vastes constructions françaises !

Côté transatlantique, deux paquebots peuvent s'amarrer simultanément au nouveau Quai de France.

Cette darse de 620 m de long et 230 m de large forme un port en eau profonde d'accostage facile à toute heure de la marée.

Côté ferroviaire, jusqu'à sept trains par jour dans les deux sens, plaçaient Cherbourg à 3h15 de Paris-St-Lazare. C'est ainsi qu'une heure après l'arrivée d'un paquebot, les passagers de 1re classe repartaient directement en train vers les principales capitales européennes !

SPLENDEUR DE L'ART DÉCO

Le bâtiment, dominé par onze tourelles et un campanile de 67 m de haut, accueille de grands salons illuminés de lumière par de grandes verrières zénithales et claustras. Inspiré par l'Exposition Internationale des Arts décoratifs et Industriels Modernes de 1925, l'architecte René Levavasseur renonce à la surcharge ornementale pour adopter l'élégance, la simplicité et

la géométrie rigoureuse du style Art déco.

La décoration intérieure est confiée à l'atelier parisien Marc Simon, qui réalise, peu après, l'aménagement du paquebot Normandie. Lambris en bois exotiques, mosaïques, luminaires et mobiliers font ainsi honneur aux plus grands paquebots de l'époque.

DESTRUCTION & CONSTRUCTION

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les troupes allemandes occupent la Gare Maritime Transatlantique et la darse transatlantique. Au soir du 6 juin 1944, la ville de Cherbourg est isolée, sans téléphone, sans communication avec Saint-Lô, détruite par les Alliés.



JUIN 1944

À partir du 12 juin, le plan de destruction des installations portuaires de Cherbourg est mis à exécution par les Allemands : 95 % des quais sont détruits, notamment le Quai de France et le Quai de Normandie qui bordent la darse transatlantique en eaux profondes. Les passes et les entrées des bassins sont bloquées par les bateaux sabordés et minés. **La Gare Maritime Transatlantique est partiellement détruite. Son campanile, culminant**

à près de 75 mètres au-dessus du niveau de la mer, explose le 23 juin. La totalité de la rade est minutieusement minée, l'Avant-port de commerce et le bassin à flot souffrent de dommages moindres mais le pont tournant est inutilisable. Aucun navire ne peut accoster au Quai de France. Les accès au port sont entravés par des navires coulés. Les deux tiers sud du Hall des Transatlantiques ont disparu.

Immersion inédite au coeur du Débarquement et des 20 jours de bataille entre Utah-Beach et Cherbourg à partir du 27 avril 2019



**TÉLÉCHARGER
LE DOSSIER
DE PRESSE**

CLIQUEZ-ICI

> **L'EXPOSITION «CHERBOURG 1944... ET LA LIBERTÉ VINT DE LA MER»**

lève le voile sur les 20 jours qui ont séparé le Débarquement du 6 juin 44 jusqu'à la libération du port à Cherbourg.

> **LE FILM «20 JOURS POUR CHERBOURG»** : Grâce aux images inédites d'archives allemandes ou américaines, le visiteur revit ces heures difficiles.

Partenariat images : Le Mémorial de Caen



LA GARE PROVISOIRE

Entre juillet et septembre 1944, les travaux de la Gare Maritime Transatlantique, de son port et de ses quais en eaux profondes sont confiés au 333^e régiment de Service spécial du Génie américain. Dès septembre 1944, l'accès à la darse transatlantique est possible.

En attendant la reconstruction de la Gare Maritime Transatlantique, deux grandes tentes métalliques sont construites sur le Nord du Quai de France pour accueillir les escales qui reprennent dès 1946. En 1948, un hangar est inauguré en qualité de « gare transatlantique ».

UNE SECONDE INAUGURATION

La reconstruction et la réhabilitation du quai du port en eau profonde est engagée dès 1948 grâce à l'emprunt de 1,75 milliard de francs réalisé par l'état français après guerre pour remettre en état de fonctionnement ses ports. Concernant la Gare Maritime Transatlantique, un premier projet de réaménagement est envisagé.

Il prend en compte une réduction de l'aile sud. Sur le site, une seule salle des douanes est reconstruite. La place largement dégagée au Sud est prévue pour l'aménagement d'un parc automobile. Toutefois,

certaines réhabilitations ne sont pas achevées comme celle du grand salon. Le Campanile, qui dominait la gare, n'est pas relevé. Pour la décoration des intérieurs, l'atelier Marc Simon est à nouveau sollicité en 1951. L'aile nord est complètement réaménagée. Afin de réduire le coût du chauffage, des faux plafonds équipés de verrières sont installés, laissant entrer le soleil.

Le quai est complètement remis en service le 8 mai 1952 lors de l'escale du Queen Mary. **Le 22 mai 1952, le Président du Conseil, Antoine Pinay, inaugure la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg réhabilitée.**

| DANS LES PAS DES STARS

A partir des années 1950, il n'était pas rare de croiser des journalistes en attente sur le Quai de France, cherchant le scoop. Guettant les stars célèbres qui embarquent sur les paquebots, ils se précipitaient pour annoncer la nouvelle...



Grâce à la Cunard et à ses prestigieux liners, les stars transitent par Cherbourg, qui vit dorénavant au rythme de leurs apparitions. Le 22 septembre 1952, Charlie Chaplin est en escale à Cherbourg, à bord du Queen Elizabeth. Accompagné de son épouse et de ses quatre enfants, il vient d'apprendre qu'une enquête sur ses activités, qualifiées d'anti-américaines, a été ouverte. Assailli par les journalistes, il annonce sa ferme volonté de rentrer aux États-Unis. « *Un soleil printanier, une mer qui ne ridait aucun souffle et, dans la Gare Maritime, une atmosphère fiévreuse. Il y avait là quelques 100*

reporters entassés dans la galerie d'embarquement près des passerelles. » (Henry Neel dans Le Figaro du 23/09/1952)

Les cherbourgeois se souviennent de ces passagers de 1^{re} classe, qui entretiennent alors l'actualité « jet-set » : Cary Grant, Spencer Tracy, Dwight Eisenhower, Duke Ellington, Liz Taylor et Richard Burton, Salvador Dali, Rita Hayworth, Gregory Peck, Joséphine Baker, Salvador Dali, Fernandel, Luis Mariano, Winston Churchill ou encore Jacques Brel...



TÉMOIGNAGE

Jean-Marie Lexec,
**Ancien photographe
de La Presse de la Manche :**

«Le plus gros que j'ai rentré dans ma boîte c'est Chaplin, avec toute sa famille, en septembre 52, chassé par la loi McCarthy.»

LA SALLE DES PAS PERDUS & LA SALLE DES BAGAGES

Aujourd'hui, la Salle des Bagages, la Salle des Pas Perdus et le Hall des trains donnent un aperçu de la splendeur passée.



La Salle des Pas Perdus, superbe salle d'époque, témoigne encore des comptoirs aménagés pour l'attente confortable des voyageurs : bureaux des compagnies, guichets de la Poste et de la SNCF, bar, Bureau Herald Tribune, boutique Chanel... Le sol est composé de mosaïques de carreaux cassés dessinant de grands motifs caractéristiques du style Art déco.

La majestueuse Salle des Bagages abrite, sous une grande verrière, un immense comptoir en bois exotique ainsi que les anciens guichets des douaniers. Dernière salle avant l'embarquement, on y contrôlait les pièces d'identité et les bagages des passagers (ce salon est appelé Salle Sous-Douane).

De grandes portes s'ouvrent sur une galerie devant le Quai de France. Ces passerelles, équipées de tapis roulant

(une grande nouveauté pour l'époque) sont dotées d'un système mécanique élaboré leur permettant de glisser le long du quai et de s'aligner à la hauteur du pont des bateaux, en s'adaptant au niveau de la marée.

En 2003, la Salle des Bagages est restaurée afin d'accueillir le nouveau joyau de la Cunard : le Queen Mary 2, qui fera escale au Quai de France, à Cherbourg, le 14 avril 2004.

Depuis 2012 avec l'ouverture de l'espace «Titanic, Retour à Cherbourg», le public accède à la Galerie des croisiéristes en extérieur sur 400m² avec une vue panoramique sur la plus grande rade artificielle du monde et le Quai de France, dont le sol a été foulé par tant d'hommes et de femmes. Puis, **la majestueuse Salle des Bagages de 1 100m² qui est aujourd'hui dédiée à l'histoire de l'émigration vers le Nouveau Monde.**



UNE RECONVERSION EXEMPLAIRE



DESTRUCTION ET CONSERVATION

À la fin des années 1970, raison de l'essor du trafic aérien, la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg, typique de l'Art déco, tombe dans l'oubli.

Ne voyant plus d'utilité à la Gare Maritime Transatlantique de 1933, la Chambre de Commerce décide de détruire la galerie nord afin de dégager des terre-pleins pour le trafic de marchandises. La 1^{re} tranche de démolition

est réalisée les 10 et 11 avril 1979. La seconde tranche commence à la fin du mois de mars 1982, la galerie d'embarquement sud est encore dynamitée. Seule la dernière travée de l'extrémité sud est conservée. Elle demeure actuellement la seule trace qui donne une idée de la longueur totale du bâtiment principal. La partie centrale du Hall des Transatlantiques, reconstruite en 1952, est quant à elle démolie en 1982.

CLASSÉE À L'INVENTAIRE SUPPLÉMENTAIRE DES MONUMENTS HISTORIQUES

En 1986, le service régional des affaires culturelles propose que la Gare Maritime Transatlantique soit classée monument historique dans le cadre de la protection du patrimoine architectural de la période 1900-1960. Le dossier aboutit **le 27 décembre 1989 par une inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques du patrimoine architectural**

des années Trente. Cette inscription comprend le Hall des Trains et la Voie Charretière, avec leurs équipements (passerelles, escaliers, cages d'ascenseurs), les façades et les toitures du Hall des Transatlantiques, ainsi que les deux passerelles mobiles d'embarquement. Le 16 août 2000, le Hall des Transatlantiques est également inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.

29 AVRIL 2002 : LA CITÉ DE LA MER

Le bâtiment est sauvé, mais qu'en faire ? Quelle vocation lui donner ? La Communauté urbaine de Cherbourg et ses élus sont soucieux de son avenir... Divers projets émergent, mais un seul retiendra leur attention. Un seul qui réussira à développer le territoire du Cotentin, tout en sauvant ce patrimoine magnifique, souvenir de ce prestigieux passé transatlantique.

Justement, cette histoire n'est pas la seule qui caractérise Cherbourg et ses habitants, il y a aussi la construction des sous-marins militaires dirigée par la Direction des Constructions Navales, aujourd'hui DCNS. L'idée d'un projet de Musée Naval intégrant le premier Sous Marin

Nucléaire Lanceur d'Engins Le Redoutable, grandit dans les esprits et ne tardera pas à se concrétiser, grâce au désarmement du sous-marin en 1991.

Dès 1990, Bernard Cauvin, élu Président de la Communauté urbaine de Cherbourg, met tous ses espoirs dans ce projet qui se concrétise le 29 avril 2002 avec l'ouverture de La Cité de la Mer. Le parc touristique consacré à l'aventure de l'homme sous la mer, sauve la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg pour le plus grand bonheur des cherbourgeois mais aussi des milliers de visiteurs qui viennent chaque année la visiter.

PHOTOTHÈQUE

Conditions d'utilisation :

Pour la promotion et l'information de La Cité de la Mer - Cherbourg.

Documents :

L'emprunteur s'engage à citer l'ensemble des auteurs et de leurs oeuvres



La gare maritime de 1912
©Collection Jean Pivain



La Gare Maritime Transatlantique dans les années 30
©Collection Jean-Marie Lezec



La Gare Maritime Transatlantique le 27 juin 1944
©Nara_Bibliothèque Jacques Prévert



La Gare Maritime Transatlantique en 1944
©Bibliothèque Jacques Prévert - Ville de Cherbourg



Patrouille de la 4^e division d'infanterie sortant de la Gare Maritime Transatlantique
©Bibliothèque Jacques Prévert - Ville de Cherbourg



La Gare Maritime Transatlantique dans les années 30
©Collection Jean-Marie Lezec



Le Queen Mary en escale avant la guerre
©Collection Jean-Marie Lezec



Le Hall des trains
©Collection Jean-Marie Lezec



Le Hall des trains en 1962
©Collection Jean-Marie Lezec



La Salle sous douanes en 1974
©Collection Jean-Marie Lezec



La Salle des Pas Perdus aujourd'hui
©La Cité de la Mer_G.Desrozier



La Salle des Bagages aujourd'hui
©La Cité de la Mer

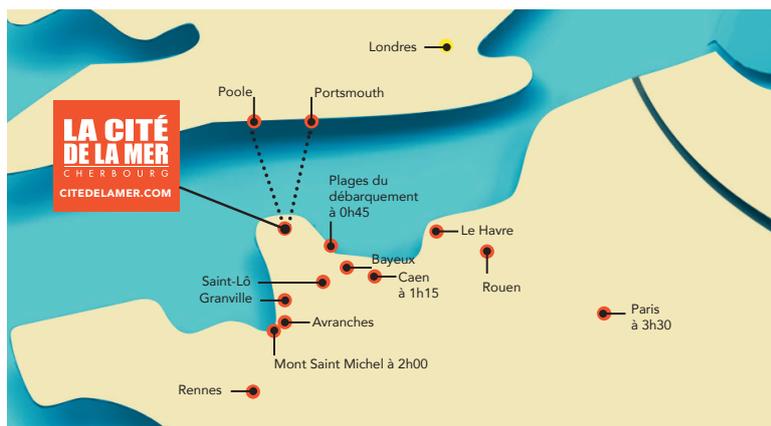


Vue de la façade nord
©La Cité de la Mer_S. Guichard



Le grand escalier typique des années 30
©La Cité de la Mer_S. Guichard

PLAN D'ACCÈS



TARIFS & HORAIRES 2019

TARIFS EN VIGUEUR À PARTIR DU 1^{ER} AVRIL 2019 :

Enfants (5-17 ans) : 14 € / Adultes : 19 €

Gratuit* pour les moins de 5 ans**.

HORAIRES 2019 :

Ouverture toute l'année : 10h à 18h00

Petites vacances scolaires : 9h30 à 18h00

Juillet et août : 9h30 à 19h00

Attention, les caisses ferment une heure et demie avant la fermeture du site.

* Gratuit pour les moins de 5 ans si accompagnés d'un adulte payant

** Attention les enfants de moins de 5 ans n'ont pas accès à la visite du sous-marin *Le Redoutable* pour des raisons de sécurité. En période de forte affluence, « On a marché sous la mer » est accessible selon la disponibilité des places.

En cas d'escale de paquebots, l'espace « Émigration » n'est pas ouvert. L'espace *Titanic* reste accessible.

La Cité de la Mer est labélisée « Qualité Tourisme » mais aussi « Tourisme et Handicap » pour les handicaps suivants : auditif, mental et moteur.

CONTACTS PRESSE

Lucie LE CHAPELAIN - llechapelain@citedelamer.com - 02 33 20 26 44 / 06 80 32 54 30 - @ComLucie

Gisèle GUIFFARD - gguiffard@citedelamer.com - 02 33 20 26 67 / 06 52 89 56 70

Gare Maritime Transatlantique
Cherbourg-Octeville
50100 CHERBOURG-EN-COTENTIN
Tél : 02 33 20 26 69



#citedelamer

ESPACE PRESSE :
citedelamer.com/presse/

