

**LA CITÉ  
DE LA MER**  
CHERBOURG

# LA GARE MARITIME TRANSATLANTIQUE

DOSSIER DE PRESSE

**2025**



**COTENTIN**  
UNIQUE  
PAR NATURE

*La Manche*  
CHANGEZ DE POINT DE VUE

**NORMANDIE**

CONTACTS **PRESSE**

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

# SOMMAIRE

- 3 | L'histoire de la Gare Maritime Transatlantique se raconte en vidéo dans une websérie.
- 3 | La Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg et le sous-marin Le Redoutable, élus «Monument Préféré des Français 2022 » !
- 4 | La Gare Maritime Transatlantique : Versailles les pieds dans l'eau !
- 5 | Témoignage de René Levavasseur, architecte de la Gare Maritime Transatlantique
- 7 | Introduction
- 8 | Cherbourg, port des Amériques depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle
  - Boom des compagnies transatlantiques dans la rade de Cherbourg
  - La galerie des croisiéristes
  - La Gare Maritime de Cherbourg en 1912
- 9 | Une nouvelle gare aux dimensions monumentales
  - Vers une nouvelle Gare Maritime
  - Splendeur de l'Art Déco
- 10 | Destruction & reconstruction
  - Juin 1944
  - La Gare à la libération, carrefour logistique du 1<sup>e</sup> port libéré de France
  - Une seconde inauguration
- 12 | Dans les pas des stars
- 13 | La Salle des Pas Perdus & la Salle des Bagages
- 14 | Témoignage de Jean Pivain
- 15 | Une reconversion exemplaire
- 16 | La Gare Maritime qui inspire
- 18 | Photothèque
- 19 | Informations pratiques

# L'HISTOIRE DE LA GARE MARITIME TRANSATLANTIQUE SE RACONTE EN VIDÉO DANS UNE WEBSÉRIE.

## La websérie sur la Gare Maritime Transatlantique

La Gare Maritime Transatlantique vous raconte son histoire...dans une websérie de 5 épisodes

Cette websérie, imaginée en 2023 par La Cité de la Mer, écrite et racontée par la comédienne Julia Duchaussoy et réalisée par François Dourlen. 5 épisodes en tout racontent l'épopée de la grande dame Art déco. Enfin... c'est plutôt elle qui raconte sa propre histoire à la première personne !

Raconter à la 1<sup>ère</sup> personne : c'est incarner la Gare Maritime, c'est lui donner une personnalité, des sentiments, une âme. C'est comme si elle nous confiait elle-même ses anecdotes.

Les images d'archive comme des photos, cartes

postales, vidéos...mais aussi les scénettes de reconstitutions tournées ici avec l'Association Cherbourg 44, illustrent cette formidable épopée de plus d'un siècle. Depuis les premières liaisons transatlantiques reliant Cherbourg aux Amériques, au sauvetage in-extremis de ce patrimoine unique en 1989, en passant par sa construction, son inauguration, les événements prestigieux, les passages de stars, un dynamitage raté, sa renaissance, puis l'oubli à nouveau...ces 5 épisodes retracent la vie de cet écrivain qui abrite aujourd'hui La Cité de la Mer, l'ultime projet qui la sauva pour de bon !



## LA GARE MARITIME TRANSATLANTIQUE DE CHERBOURG ET LE SOUS-MARIN LE REDOUTABLE, ÉLUS « MONUMENT PRÉFÉRÉ DES FRANÇAIS 2022 » !

Après une large mobilisation, La Gare Maritime Transatlantique et le Redoutable, deux symboles de notre patrimoine maritime français ont été élus **MONUMENT PRÉFÉRÉ DES FRANÇAIS 2022**, dans la célèbre émission de France présentée par Stéphane BERN.



### Stéphane Bern,

Présentateur de l'émission « Le Monument Préféré des Français »

« Le patrimoine ne s'arrête pas aux châteaux et aux églises. Il y a aussi en France un patrimoine industriel remarquable. Le sous-marin Le Redoutable en fait vraiment partie. (...) Ici, à La Cité de la Mer, c'est le clou du spectacle. Le Redoutable et la Gare Maritime Transatlantique jouent dans la même catégorie. On ne visite pas l'un sans visiter l'autre : ils sont indissociables. A La Cité de la Mer, le patrimoine est vivant. Les équipes y ont apporté des valeurs ajoutées éducatives, pédagogiques et intellectuelles. Les visiteurs sont immergés dans l'histoire d'une époque, on nous enseigne l'importance de la mer. C'est un lieu habité où l'on vit une expérience ! »

# LA GARE MARITIME TRANSATLANTIQUE : VERSAILLES LES PIEDS DANS L'EAU !

**Le 30 juillet 1933 : le Président de la République Albert Lebrun vient inaugurer en personne le bâtiment art déco, après 5 ans de construction. Cherbourg vit un jour extraordinaire.**

« Ce n'est plus seulement le grand port militaire qui s'offre aujourd'hui à nos regards émerveillés, c'est aussi un port de commerce supérieurement équipé pour le trafic des voyageurs et des marchandises. Quel tribut de reconnaissance de devons-nous pas à ceux qui conçurent, entreprirent et menèrent à bien ce prodigieux travail » : c'est ainsi que Albert Lebrun qualifia ce bâtiment hors-norme, dans son discours inaugural à Cherbourg le 30 juillet 1933.

Le matin-même, entouré d'une délégation officielle, le Président arrive en gare à bord d'une majestueuse Bugatti. La population cherbourgeoise répond présente, l'ambiance est festive, ponctuée ici ou là de concerts. A 13h, la manifestation officielle débute par la traditionnelle découpe du ruban, ouvrant alors officiellement la gare au trafic. S'en suit une visite du hall des voyageurs, de la salle de Douane et de sa galerie d'où l'invité de marque découvre les merveilles techniques de l'installation comme les passerelles, au nombre de 9, capables de s'adapter au rythme de la marée et permettant l'embarquement ou le débarquement à toute heure de 2 paquebots de 300 m en simultanément !

Chaque pas est l'occasion pour le Président de croiser les représentants cherbourgeois, officiels et associations valorisant le savoir-faire local. C'est ensuite dans la grande salle nord de la gare que 700 convives participent au banquet ! Outre les autorités françaises, il est intéressant de noter la présence de représentants des ambassades anglaises, danoises ou encore celle d'un ministre canadien.



## Camille Théodore Quoniam,

Extrait du discours du président de la CCI, à l'époque de la construction

« C'est le rail qui viendra se souder à la ligne maritime. Et c'est pourquoi Cherbourg sera la tête de pont transatlantique où butera la branche maîtresse du réseau ferroviaire de l'Europe occidentale. »

« En ces heures tragiques où les barrières douanières dressent entre les nations des obstacles si préjudiciables au trafic maritime, le campanile de cet édifice s'élève dans le ciel de France comme le symbole des activités économiques internationales »



## René LEVAVASSEUR,

Architecte de la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg

“Accoster, débarquer, pourvoir aux formalités de polices et de douanes, transborder les bagages et les sacs de postes et garer les trains, accueillir les autos, canaliser les émigrants et donner aux passagers le confort et les facilités, aux exploitants, assurer ces services multiples, aux besoins divers dont certains s’accommodent mal et les grouper en un ensemble autant que possible harmonieux, tel a été le problème à résoudre quand il s’est agi de concevoir la gare maritime de Cherbourg”





## René LEVAVASSEUR,

Architecte de la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg

“Dans un port d’escale le problème change car tout est conditionné à la vitesse car les minutes passées sur la rade coûtent chères. (...) à Cherbourg la solution pratique a été de choisir une gare à étages comportant au 1er étage le service des voyageurs et des bagages à main, et celui des gros bagages et des sacs postaux au rez de chaussée.”



# INTRODUCTION

**Poussez la porte 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<sup>e</sup> 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'œil 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<sup>E</sup> 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 GALERIE DES CROISIÉRISTES

La Gare Maritime Transatlantique offre des points de vues superbes sur la rade de Cherbourg, la plus grande rade artificielle au monde. Au loin la Passe de l'Ouest, le lieu précisément où le Titanic a fait escale le 10 avril 1912. A l'autre extrémité, côté ville, on aperçoit, depuis la galerie des croisiéristes, l'Hôtel Atlantique conçu également par René Levavasseur, le même architecte qui créa la Gare Maritime Transatlantique. Ce bâtiment destiné à accueillir les migrants cumule les infrastructures d'hébergement et de contrôles sanitaires, répondant aux exigences d'hygiène et de santé des États-Unis. Une première tranche est inaugurée en 1922, capable d'héberger et de restaurer 2 500 personnes par jour.

Cette longue allée qui longe la Salle des Bagages est recouverte de noms de villes portuaires. C'est un endroit très apprécié pour prendre l'air et admirer la mer entre deux visites !

La Galerie des Croisiéristes que vous découvrez en extérieur sur 400m<sup>2</sup> avec une vue panoramique a été foulée par tant d'hommes et de femmes. Les noms des principaux ports d'émigration ont été peints et marque l'empreinte de cette extraordinaire histoire de l'émigration vers le nouveau monde. Tous ont participé à l'aventure et la grande épopée transatlantique : Buenos Aires, New York, Rio de Janeiro, Halifax, Montréal, Gènes, Bremerhaven, Cherbourg...

## 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe) et le *Traffic* (3<sup>e</sup> 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.**

## 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 1<sup>re</sup> 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.



© Alex Becquemin - Collection Jean-Marie Lezec

# 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 67 mètres, 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 cœur du Débarquement et des 20 jours de bataille entre Utah-Beach et Cherbourg



### LE FILM «20 jours pour Cherbourg»

Le public, au cœur de l'auditorium «Jacques Perrin», grâce au film «20 jours pour Cherbourg» produit par La Cité de la Mer, découvre ces 20 jours de combat. Il revit ces heures difficiles grâce aux images rares et inédites des correspondants de guerre, extraites d'archives allemandes ou américaines et pour la première fois numérisées, en collaboration étroite avec le Mémorial de Caen-Normandie.

Production : La Cité de la Mer / Réalisation Pascal Vannier, Agence Numériques  
Diffusion dans l'Auditorium de La Cité de la Mer (sous réserve disponibilité), durée : 20 min

## LA GARE À LA LIBÉRATION : CARREFOUR LOGISTIQUE DU 1<sup>ER</sup> PORT LIBÉRÉ DE FRANCE.

Le 26 juin 1944: A la suite d'âpres combats qui auront duré 20 jours, la ville est reprise par les Américains, faisant de Cherbourg **le premier port libéré de France**. Une fois Cherbourg libéré l'objectif était de pouvoir utiliser cette Gare Maritime et la grande rade pour permettre aux Liberty Ships américains d'amener le matériel nécessaire.



Pendant quelques mois, Cherbourg devient alors le plus important port du monde qui va aider à l'effort sur le front. Sept jours sur sept, vingt heures par jour, le Génie américain va travailler à remettre le port et la Gare en service.

Jusqu'en mars 1945, près de 110 000 hommes seront débarqués à Cherbourg. Pendant cette même période, 2 332 413 tonnes de matériel sont débarquées et expédiées vers le front par **voie ferroviaire ou routière depuis la Gare Maritime nouveau carrefour logistique** avant que le matériel puisse être acheminé sur la Red Ball Express, la fameuse route réservée au transport de matériel militaire jusqu'à Paris et le front.

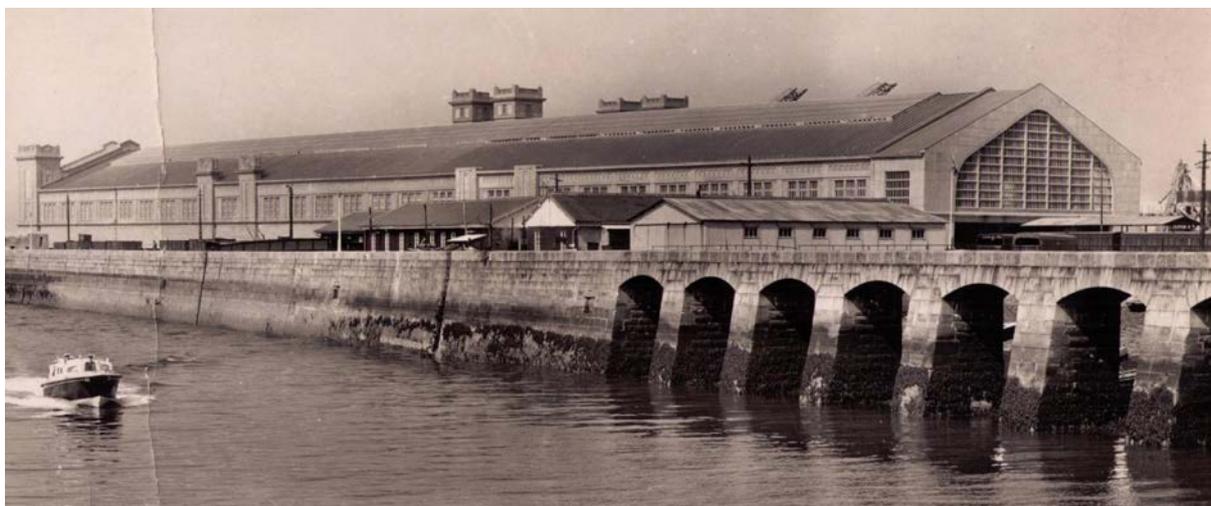
## UNE SECONDE INAUGURATION

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 de *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

**À 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<sup>re</sup> 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, Fernandel, Luis Mariano, Winston Churchill ou encore Jacques Brel...



## Jean-Marie Lezec,

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 400m<sup>2</sup> 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 1 100 m<sup>2</sup> qui est aujourd'hui dédiée à l'histoire de l'émigration vers le Nouveau Monde.**



©Collection JM Lezec

# TÉMOIGNAGE DE JEAN PIVAIN

## GRAND TÉMOIN DE LA GARE MARITIME TRANSATLANTIQUE

**Jean PIVAIN est né en 1930 à Cherbourg. Il grandit au cœur du quartier du port. Enfant, il se promène régulièrement avec sa mère sur le quai de France, longeant la Gare Maritime Transatlantique inaugurée quelques années plus tôt. Ensemble, ils observent le départ et l'arrivée de prestigieux paquebots. A travers un texte détaillé, il relate la vie de la Gare Maritime qu'il affectionne. Il se rappelle de son animation, de son agitation durant la seconde guerre mondiale.**

Devenu ingénieur dans la construction navale (DCN), Jean PIVAIN se passionne toujours pour la Gare Maritime Transatlantique et ses paquebots. La curiosité l'encourage à dénicher et à collectionner cartes postales, photographies et documentation en tout genre sur la gare maritime. Il est un témoin précieux et transmet aux jeunes générations sa passion pour ce patrimoine maritime monumental.

Les promenades à pied avec sa mère le conduisent souvent vers la Gare Maritime Transatlantique où des navires viennent faire leur première escale, il s'agit en particulier des Bremen et Europa de la Norddeutscher Lloyd et du Queen Mary de la Cunard Line.

Durant la seconde guerre mondiale il se rappelle aussi de l'organisation des alliés au cœur de la Gare : "Parfois, des troupes débarquent à la Gare Maritime Transatlantique, et se rendent à pied par les avenues Aristide Briand et Carnot à la gare SNCF, mais le clou du spectacle est constitué par les troupes écossaises, musique en tête avec leurs cornemuses, leurs tenues magistrales, la fierté du tambour major et leurs kilts tout à fait inconnus des enfants ébahis".

Cherbourg, port hautement stratégique n'est pas épargné par les bombardements et La Gare Maritime est violemment bombardée. Sa famille se réfugie en dehors de la ville mais à leur retour "c'est le choc" !

"Notre sentiment est partagé entre désolation et admiration, constate notre gamin après son absence de plus d'un an : la Gare Maritime Transatlantique qui l'a fait tant rêver n'est plus que ruines, le port est rempli de navires," les Liberty Ships » qui ont remplacé les paquebots, la plage et la place Napoléon sont devenues un immense chantier encombré de marchandises de toute sorte.

La belle miraculée ressuscite grâce au projet de La Cité de la Mer qui a redonné toutes ses lettres de noblesse à ce patrimoine maritime unique. En 1991, Jean Pivain participe, avec une bande de copains, à la création de l'Association pour une Cité Navale à Cherbourg. L'association imagine la création d'un musée naval au sein du Hall des Trains de la Gare Maritime Transatlantique, la pièce maîtresse étant le sous-marin nucléaire lanceur d'engins, Le Redoutable. En 1993, la Communauté urbaine de Cherbourg devient maître d'ouvrage du projet. Le concept initial évolue vers la création d'un site culturel et touristique dédié à l'aventure humaine sous-marine - La Cité de la Mer - ouvert au public en 2002.

Aujourd'hui, Jean PIVAIN continue à faire partager sa passion pour la Gare Maritime Transatlantique en transmettant ses « Souvenirs d'enfance d'un gamin cherbourgeois ».

Découvrir son témoignage passionnant pour que les enfants mais aussi les plus grands puissent se représenter la vie dans le quartier de la Gare Maritime Transatlantique des années 1930 à 1950.

[LIRE LE TÉMOIGNAGE](#)

Découvrez le témoignage de Jean Pivain à l'occasion des 20 ans de la Cité de la Mer dans lequel il explique sa passion pour la Gare Maritime et son lien avec le Redoutable, deux monuments intimement liés élus tous deux Monument Préféré des Français 2022 ?

[LIRE LE TÉMOIGNAGE](#)

# 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<sup>re</sup> 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 Naval Group. 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.

# LA GARE MARITIME QUI INSPIRE



## René LEVAVASSEUR,

Architecte de la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg

« Si Marseille peut se glorifier d'être la porte de l'Orient, la rade de Cherbourg, auberge de la Manche ouvre toute grande, aux arrivants du nouveau monde, la Porte de l'Occident »

(...) « À l'intérieur, (de la Gare Maritime) une décoration sobre, aux tons ocrés, accuse les grands arcs et les grandes divisions. De hauts lambris d'acajou de Cuba garnissent les parois, et leur note sombre donne à l'ensemble un air de calme gravité. Les salons de réception, les bureaux, les boutiques et le bar sont traités dans le même sentiment de simplicité moderne avec la belle matière que sont les bois exotiques. ».

## Marcel CLAIRET,

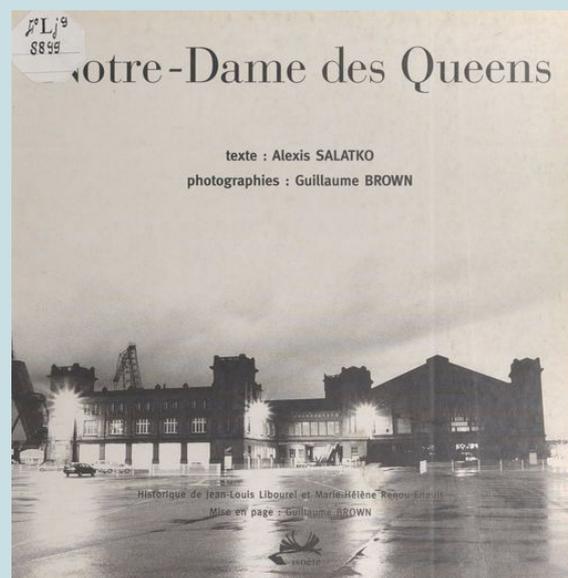
Journaliste et ancien directeur de la Presse de la Manche

« Cherbourg sans sa gare maritime c'est Paris sans sa tour Eiffel ».

## Alexis SALATKO,

Écrivain, propos recueillis par Pascal Vannier, journaliste et réalisateur

« Ma première image est celle d'une grande salle vide, la salle des pas perdus, avec un bruit pas possible (...) La 2e image, c'est la boule qui démolit les tours et qui me démolit moi-même. (...) Ce n'est pas seulement la démolition d'un monument, c'est la démolition d'une âme (...) et là je me dis ce n'est pas possible car tout tourne autour de ce lieu et de ce vestige d'âge d'or. A partir de ce moment-là il y a un combat qui s'est livré pour que cette gare ne soit pas détruite (...) et ensuite toutes ces énergies, toute cette chaîne humaine et solidaire (...) et ensuite ce petit miracle. Finalement la gare est sauvée et elle renaît de ses cendres et des tas de gens peuvent aujourd'hui la voir... » L'histoire de la Gare Maritime est un conte de fées... »



## Jacques PERRIN,

acteur, réalisateur et producteur de cinéma et de télévision,  
membre de l'Institut de France – Académie des Beaux-Arts

« Cette Grande Halle est à la fois un lieu magnifique et dépouillé. Elle nous permet de nourrir notre imaginaire, Lorsque nous l'avons découverte, nous n'avons pas hésité un seul instant. Une telle proposition architecturale ne se refuse pas »

La Grande Halle a servi à reconstituer un musée des espèces disparues ou en voie de disparition, dans le film Océans →



## Julia DUCHAUSSOY,

Comédienne, autrice passionnée par les Océans

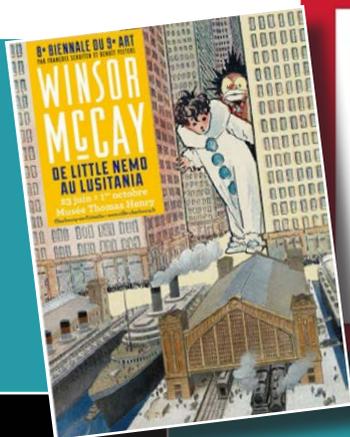
« La première chose qui m'a fait sourire lorsque j'ai commencé l'écriture de la pièce de théâtre « Le Redoutable et sa Cité », c'est que la gare maritime et moi sommes nées le même jour, un 30 juillet, avec quelques années d'écart...

La grande dame art déco m'a immédiatement fascinée : elle incarne, pour moi, l'évolution positive du rapport des humains à l'Océan.

De ceux qui l'ont rêvée, conquérants, « maîtres et possesseurs de la Nature », à ceux qui s'y retrouvent aujourd'hui pour étudier, apprendre, comprendre, protéger.

Julia Duchaussoy a écrit une pièce et a incarné la Gare Maritime Transatlantique à l'occasion des 20 ans de La Cité de la Mer →

Grâce à la formidable équipe qui l'a fait renaître, la gare maritime nous indique aujourd'hui l'exemple à suivre : nous ne sommes pas propriétaires mais bien au service de cet Océan en danger, nécessaire à notre propre survie et, toujours, générateur de rêves. »



La Gare Maritime Transatlantique inspire aussi de nombreux dessinateurs.

De gauche à droite :  
© Jacques Tardi, © François Schuiten, © Maxime Laffeach, © Elliot Berthier et © Movi Normandie.



# PHOTOTHÈQUE

## Conditions d'utilisation :

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

## Documents :

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



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



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



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



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



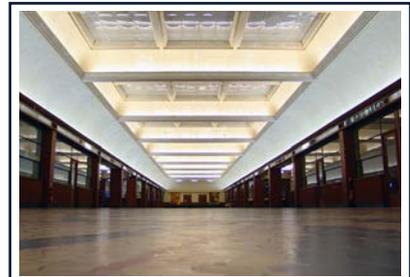
Le Hall des trains  
©Collection Jean-Marie Lezec



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\_S. Guichard



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



La Cité de la Mer, vue extérieure  
©H.Drouot



Le grand escalier typique des années 30  
©La Cité de la Mer\_S. Guichard

# INFORMATIONS PRATIQUES

RETROUVEZ TOUS NOS DOSSIERS DE PRESSE SUR :  
**CITEDELAMER.COM/PRESSE**



## TARIFS

Enfants [5-17 ans] : 15 euros / Adultes : 21 euros  
Gratuit\* pour les moins de 5 ans\*\*.

## HORAIRES :

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 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 visuel.

## CONTACT PRESSE :

**LUCIE LE CHAPELAIN** | llechapelain@citedelamer.com | 02 33 20 26 44 / 06 80 32 54 30 | @ComLucie

## LA CITÉ DE LA MER

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



#citedelamer