



Les grands paquebots

LES GÉANTS DES MERS

Les paquebots ont subi une évolution continue depuis le ^{xxx} siècle. D'abord mus à la voile, puis par des machines à pistons, puis des turbines à vapeur fonctionnant au charbon dès 1904 puis au mazout vers 1930, ils passent d'une allure de 4 nœuds en 1819 à une allure de 26 nœuds en 1929 pour atteindre 35 nœuds en 1952. L'électricité à bord, le chauffage et la réfrigération ainsi que la radio sont la norme dès 1890. La climatisation se répand vers 1925. Le radar apparaît vers 1935. L'évolution des aménagements intérieurs aboutit très tôt à un confort, voire un luxe, digne des grands hôtels : toilettes, salles de bains, salles à manger, salons, bars... Par la suite, les cabines gagneront en fonctionnalité ce qu'elles perdront en luxe ostentatoire. La silhouette des paquebots actuels, à la fois élancés et très hauts sur l'eau, diffère beaucoup de celle des voiliers à vapeur et roues à aubes du ^{xxx} siècle ou même de celle des massifs transatlantiques à hautes cheminées et à l'étrave droite du début du ^{xx} siècle.

LES PACKET BOATS

- Vers 1820-1840, la traversée de l'Atlantique à la voile entre l'Europe et l'Amérique du Nord ou celle du Pacifique jusqu'aux antipodes constitue une épreuve pour les passagers logés sur des entreponts obscurs, humides et mal ventilés.
- Ces *packet-boats* - d'où le français tira le mot « paquebot » - étaient, au ^{xviii} siècle, des navires transportant le courrier - *packet* - entre Calais et Douvre, et qui chargeaient aussi quelques passagers.
- Soumis aux caprices des vents, les *packet-boats* transatlantiques du début du ^{xxx} siècle n'ont ni jour de départ ni jour d'arrivée fixes. La traversée dure de 15 à 40 jours dans le sens Europe-Amérique et de 13 à 23 jours dans le sens inverse.
- Dès 1835, les *packet-boats*, qui transportent 150 à 300 passagers, deviennent insuffisants face à l'essor de l'émigration européenne vers le Nouveau Monde.
- Trop aléatoire et trop inconfortable, la voile doit s'effacer devant le moteur à vapeur. Toutefois, les vapeurs sont limités par le volume des soutes contenant le charbon nécessaire à alimenter le moteur pendant la longue traversée.
- En 1819, le *Savannah* a rallié New York en seize jours, mais il n'a utilisé son moteur que pendant quatre-vingt-cinq heures, navigant principalement à la voile.

LES GÉANTS DE L'INGÉNIEUR BRUNEL

- Les Britanniques supportent mal le monopole qu'exercent les Américains sur le transport transatlantique de passagers dans les années 1830.



- En 1833, l'ingénieur **Isambard Kingdom Brunel**, constructeur de la voie ferrée Londres-Bristol, persuade les dirigeants de la Great Western Railway Company de prolonger celle-ci jusqu'à New York grâce à l'utilisation d'un bateau à vapeur.



- Le **Great Western**, à voiles et roues à aubes, long de 78,15 mètres et déplaçant 1 320 tonnes, est alors le plus grand navire de commerce du monde.



- Le 23 avril 1838, le **Great Western** arrive à New York après quinze jours de traversée contre dix-sept pour son rival, le petit voilier *Sirius*. Les vapeurs ont prouvé qu'ils étaient compétitifs sur l'Atlantique.

- Brunel conçoit alors le **Great Britain**, équipé d'une machine à pistons et de six mâts. Long de 98 mètres pour 3 675 tonnes, il devient le plus grand navire du monde.

- Outre sa coque réalisée pour la première fois entièrement en fer, le **Great Britain** innove par son double fond, ses ballasts destinés à corriger l'assiette - la stabilité sur l'eau -, son gouvernail compensé, son hélice à cinq pales, son moteur d'une puissance sans précédent - 1 600 chevaux -, ses cabines sur le pont supérieur et ses toilettes. Il appareille de Liverpool pour son voyage inaugural le 12 juin 1845.

- Son épave, abandonnée aux îles Falkland où il s'est réfugié après une tempête en 1886, sera remorquée jusqu'à Bristol en 1970 pour y être transformée en musée.
- Brunel fait ensuite construire le **Great Eastern**, achevé en 1858. Avec ses 211 mètres de long et ses 28 500 tonnes, il restera le plus grand navire du monde pendant près de cinquante ans.

- Les géants de Brunel s'avèrent coûteux et peu rentables : ils ruinent la Great Western Steamship Company.
- Dans le même temps, des innovations essentielles au confort des passagers apparaissent : l'eau courante et le chauffage notamment, qui permettent la mise en place de salles de bains...

LA TURBINE ENGENDRE DES MASTODONTES

- Vers 1890-1895, les machines à pistons à mouvement alternatif atteignent leurs limites. Elles nécessitent des chaudières lourdes et encombrantes qui occupent plus du tiers du volume de la coque. De plus, les vibrations qu'elles engendrent sont bruyantes.
- Moins encombrante, la turbine tourne beaucoup plus vite qu'un moteur alternatif et sans martèlement bruyant. Elle nécessite également moins d'entretien.

- L'ingénieur britannique **Charles Algernon Parsons** effectue les premiers essais de sa turbine en 1884. Personne ne s'y intéresse, Parsons l'impose en 1897 de façon originale : il perturbe une revue navale se déroulant dans la rade de Spithead avec un petit yacht à turbine baptisé *Turbinia* qu'aucun destroyer de la flotte ne parvient à rattraper.
- Le *Virginian*, lancé en 1904, devient le premier paquebot équipé de turbines.
- L'usage de l'acier dans la construction et la compacité des turbines permettent d'accroître les dimensions des paquebots et leur capacité à accueillir des passagers.

LE NAUFRAGE DU TITANIC



- Mis sur cale en 1908 aux chantiers Harland & Wolff de Belfast, lancé en 1911, le **Titanic** appareille de Southampton le 10 avril suivant, avec 1 308 passagers et 898 membres d'équipage. Long de 269,10 mètres, large de 28,20 mètres, déplaçant 46 324 tonnes, c'est le plus gros paquebot du monde. Luxueux, il passe pour insubmersible avec ses cloisons qui ne montent pas jusqu'au pont principal et ses portes étanches fermées électriquement.

LE RUBAN BLEU

- Récompensant la vitesse moyenne la plus élevée sur l'Atlantique Nord, le Ruban bleu est un trophée très disputé pour le prestige qu'il a assuré pendant plus d'un siècle.
- On le mesure dès la fin du ^{xxx} siècle entre Queenstown (Irlande) et le bateau-feu d'Ambrose au large de New York, soit quelque 3 000 milles. D'autres points de repères seront également utilisés.
- Parmi les trente-deux détenteurs, le *Sirius* américain est le premier, en 1819, avec 26 jours de traversée à 4 nœuds de moyenne (1 nœud correspond à une vitesse de 1 mille marin - 1 852 mètres - par heure). En 1838, le **Great Western** porte le record à 14 jours, 15 heures, soit 8 nœuds. Celui-ci est abaissé à 8 jours, 12 heures et 14,5 nœuds par le **Great Eastern**, en 1860. Entre 1897 et 1904, les

paquebots allemands *Kaiser Wilhelm der Grasse*, *Deutschland*, *Kronprinz Wilhelm* et *Kaiser Wilhelm II* interrompent la suprématie britannique et américaine, réduisant la traversée à un peu plus de 5 jours, à une moyenne de 22 à 23 nœuds. Le **Mauretania** britannique emporte le Ruban bleu en 1907, et de 1911 à 1929 (26,25 nœuds).

- Le trophée est détenu aussi par le *Lusitania* (1909), le *Bremen* (1929-1932), le *Normandie* (1935, 1937), le *Queen Mary* (1938)...
- Son dernier détenteur est le **United States** (1952), avec 5 jours et 12 heures, soit 34,51 nœuds.

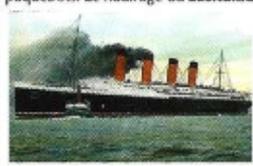


- Une nouvelle course au gigantisme commence au début du ^{xx} siècle. La compagnie britannique Cunard met en service les *Lusitania* et *Mauretania*, qui jaugent plus de 30 000 tonnes, puis en 1914 l'*Aquitania*, de 45 000 tonnes. La White Star Line réplique avec les *Titanic*, *Olympic* et *Britannic*, qui déplacent 45 000 tonnes. En Allemagne, la Hamburg Amerika Linie fait construire l'*Imperator*, *Waterland* et *Bismarck*,



qui sont les premiers paquebots déplaçant plus de 50 000 tonnes. Les deux premiers cités effectuent quelques traversées jusqu'en 1914 avant d'être cédés après-guerre, avec le *Bismarck* inachevé, aux États-Unis et au Royaume-Uni.

- Palaces flottants pour voyageurs riches, les paquebots d'avant 1914 transportent aussi en troisième classe des millions d'émigrants vers les Amériques et l'Australie.
- La Première Guerre mondiale provoque la perte de nombreux paquebots. Le naufrage du *Lusitania*,



coulé en 1915 par un sous-marin allemand au large de l'Irlande avec 1 200 personnes à bord, est l'un des épisodes les plus dramatiques de la guerre sous-marine.

L'ÂGE D'OR DES PAQUEBOTS

- Les flottes se reconstituent dans l'entre-deux-guerres. En France, la Compagnie générale transatlantique (CGT) exploite encore le *France* (1910, 45 000 tonnes), le *Paris* (1921, 34 500 tonnes) et l'*Île-de-France* (1927, 43 000 tonnes), très appréciés pour leur décoration ainsi que pour la qualité du service et de la cuisine.

Mesures et démesures

34,51 nœuds

Vitesse du paquebot le plus rapide sur la traversée de l'Atlantique : le **United States** (1952).



5 cheminées

Nombre de cheminées du *Great Eastern* (1858), qui possède également 6 mâts. Jules Verne, qui a traversé l'Atlantique à son bord, s'en inspira pour écrire Une ville flottante (1875).

10 000

Nombre de « passagers » embarqués sur les paquebots **Queen Mary** et *Queen Elizabeth* lorsqu'ils servaient de transports de troupes pendant la Seconde Guerre mondiale.



Le Great Western



1838



Le Queen Mary 2



2004



