

Fiche d'activités dossier pédagogique



Extrait de la notice ENHE un peu simplifiée :

Les compagnies maritimes transatlantiques

Depuis la première traversée entièrement à la vapeur réalisée en 1838, la ligne transatlantique est, jusqu'à sa disparition progressive à partir de la fin des années 1950, au centre de bien des attentions. Jusqu'à l'avènement de l'avion comme moyen de transport de masse, la mer est le seul chemin pour aller de l'Europe aux États-Unis. En assurant désormais une fiabilité et une régularité bien supérieure à ce que permettait la voile, la vapeur ouvre le champ à de nombreuses entreprises. Le milieu du XIXe siècle voit ainsi fleurir, des deux côtés de l'Atlantique, des entreprises comme les frères Péreire et leur Compagnie générale transatlantique (C.G.T.), appelée à devenir le principal représentant de la France sur la ligne.

La fin du XIXe siècle voit s'imposer la marine britannique : la White Star Line et la Cunard Line, notamment, s'imposent aux yeux du public par la taille, la vitesse et le prestige de leurs navires. Longtemps, les entreprises non britanniques peinent à se démarquer sur ce terrain : la C.G.T. construit encore des navires trop modestes pour concurrencer ses rivaux d'outre-Manche. C'est dans ce contexte que l'Allemagne entre en jeu dans les années 1890, à la demande du Kaiser impressionné par les récents paquebots britanniques, capables d'être convertis au besoin en navires de guerre. À partir de 1897, la Hamburg America Line (ou HAPAG) et la Norddeutscher Lloyd (NDL) mettent en service des navires dont la vitesse prend de court les compagnies britanniques.

L'époque est en effet à la course à la vitesse qui, pour des raisons techniques, est très liée à la course à la taille ; ceci permet donc le transport de passagers et marchandises plus nombreux, chose vivement appréciée à une époque où les immigrants traversent en grand nombre l'Atlantique Nord. On compte ainsi lors de l'année record de 1913 plus d'un million de migrants, et certains paquebots sont capables d'en transporter plus de 2 000 par traversée. Si le Royaume-Uni bénéficie naturellement de l'apport en populations locales (Irlandais, Anglais pauvres) et des Scandinaves, l'Allemagne capte pour sa part les migrants venus d'Europe de l'est et de l'Empire austro-hongrois, qu'elle n'hésite pas, d'ailleurs, à interdire de circuler sur ses terres s'ils n'ont pas prévu de traverser l'Atlantique sur un paquebot allemand.

Les stratégies commerciales des compagnies maritimes sont ainsi une source précieuse pour appréhender l'immigration transatlantique. Chaque compagnie cherchant à profiter au maximum de ces flux très rentables, l'étude de l'ouverture des lignes permet d'en savoir plus sur la provenance des migrants. On constate ainsi qu'au tout début des années 1900, la Cunard comme

la White Star tentent de profiter des départs depuis l'Italie et les Balkans en affectant plusieurs navires à une ligne partant directement de ces régions.

La baisse des quotas de migrants est par ailleurs au cœur des préoccupations des compagnies européennes qui s'en plaignent régulièrement, déjà à la fin du XIXe siècle, mais plus encore en 1925, lorsque le flux est définitivement tari. Il ne reste plus, alors aux compagnies qu'à revoir totalement navires et tarifs pour séduire une nouvelle clientèle, en se tournant notamment vers les touristes modestes.

D'après Antoine Resche, article « Le rôle des compagnies maritimes transatlantiques dans les relations euro-américaines », Encyclopédie en ligne EHNE (Ecrire une nouvelle histoire de l'Europe), 2016.

Antoine Resche est doctorant en histoire contemporaine à l'université de Nantes (CRHIA/LabEx EHNE). Il travaille dans le cadre de sa thèse sur l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord par trois compagnies maritimes britanniques et françaises.

Orientation bibliographique

- BARBANCE, Marthe, Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955.
- FOX, Stephen, The Ocean Railway : , Londres, Harper Collins, 2011.
- HYDE, Francis, Cunard and the North Atlantic, 1840-1973 : A History of Shipping and Financial Management, Londres, Macmillan, 1975

1- Prélever des informations :

En vous aidant de la notice, vous remplirez le tableau ci-dessous. Vous complèterez avec des informations de votre manuel.

Date/période	Acteurs : Compagnie/Pays	Facteurs de réussite
Mi XIXe siècle		
Deuxième moitié du XIXe siècle		
Fin du XIXe siècle		

2- Production : écrire un texte

Consigne : Vous êtes le directeur d'une compagnie transatlantique en 1913. Vous désirez faire réaliser une nouvelle affiche publicitaire pour vanter vos paquebots. Vous rédigez un texte pour passer commande de cette affiche : expliquez vos intentions et ce que vous voulez mettre en valeur dans l'affiche.