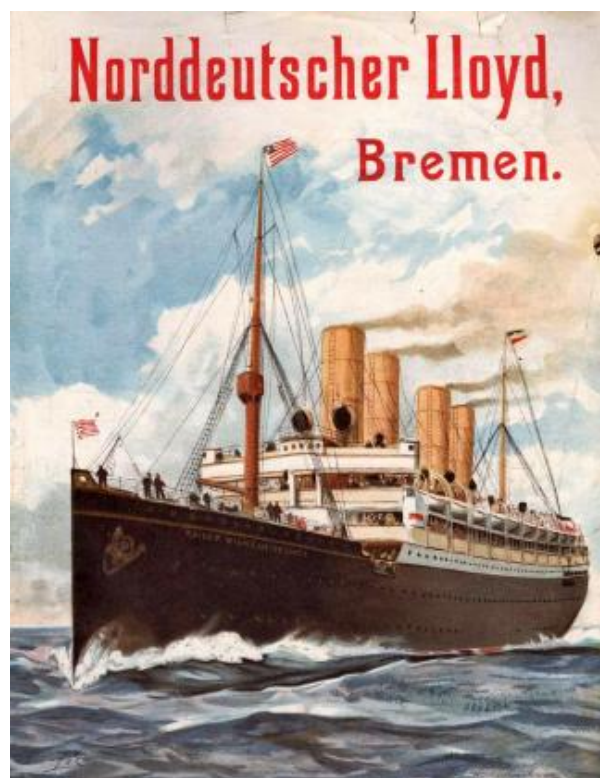


## Rôle des compagnies maritimes transatlantiques dans les relations euro-américaines

[Antoine RESCHE](#)

### RÉSUMÉ

De l'avènement des transatlantiques à vapeur dans les années 1830 à la popularisation du transport aérien dans les années 1950, les compagnies maritimes ont fourni le seul moyen de traverser l'Atlantique, tant pour les personnes que pour les biens et le courrier. Souvent liées aux gouvernements par des conventions, notamment postales, elles avaient également une importante mission de représentation du prestige national, particulièrement au Royaume-Uni, mais aussi en France, en Allemagne et aux États-Unis. Leur étude permet ainsi de saisir quels étaient, selon les époques, les flux migratoires prometteurs et la façon dont ils étaient partagés entre les différentes entreprises. La possession de ces entreprises devient également un enjeu qui dépasse les frontières, à l'exemple du trust du financier John Pierpont Morgan, l'International Mercantile Marine Company, regroupant des compagnies britanniques et américaines. Enjeux importants aux yeux des États, leurs navires les plus prestigieux deviennent de véritables ambassadeurs chargés d'exporter les savoir-faire et cultures de leur patrie dans le monde.



Affiche publicitaire de la Norddeutscher Lloyd, vers 1903. Source : [Wikipédia](#)



Enfants d'immigrants à Ellis Island, photographie des frères Brown, vers 1908. Archives du Public Health Service (90-G-125-29).  
Source : [National Archives and Records Administration](#).

## **Les compagnies maritimes transatlantiques, acteurs essentiels des relations euro-américaines ?**

Depuis la première traversée entièrement à la vapeur réalisée en 1838, la ligne transatlantique est au centre de bien des attentions : jusqu'à l'avènement de l'avion comme moyen de transport de masse dans les années 1950, 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 XIX<sup>e</sup> siècle voit ainsi fleurir, des deux côtés de l'Atlantique, des entreprises parfois éphémères, qu'elles soient l'œuvre d'acteurs issus du milieu maritime ou d'industriels venus d'autres secteurs, comme les frères Péreire et leur Compagnie générale transatlantique (CGT), appelée à devenir le principal représentant de la France sur la ligne.

## **Les compagnies au cœur de la mondialisation**

La fin du XIX<sup>e</sup> siècle se marque par la domination de 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 étrangères peinent à se démarquer sur ce terrain : les compagnies américaines, contraintes de construire leurs navires sur leur sol, sont handicapées, tandis que la CGT 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 peuvent 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 que, 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 territoires, ce que ne fait pas la CGT qui tire pourtant de grands revenus du transport d'Italiens.

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 XIX<sup>e</sup> siècle, mais plus encore en 1925 lorsque le flux est définitivement tari. Il ne reste plus alors aux compagnies qu'à reconsidérer totalement navires et tarifs pour séduire une nouvelle clientèle, en se tournant notamment vers les touristes modestes. De la même manière, elles souffrent épisodiquement des lois protectionnistes américaines, qui font chuter le transport de fret.

Les compagnies dépassent parfois le simple échelon national : c'est le cas lorsque le financier américain John Pierpont Morgan crée au début du XX<sup>e</sup> siècle l'International Mercantile Marine Company (IMM), imposant un trust regroupant plusieurs compagnies américaines, mais surtout la britannique White Star Line, qui apporte du prestige à l'ensemble. Des fonds américains permettent d'exploiter des navires qui arborent généralement le pavillon britannique mais aussi parfois belge, le tout, durant une bonne période, sous la direction d'un Britannique, J. B. Ismay. Par de nombreux accords, en particulier avec les compagnies allemandes, Morgan tente d'établir un monopole sur l'Atlantique, mais la résistance de la Cunard, soutenue par le gouvernement britannique, entrave ses plans.

Le trust se révèle vite moins prometteur que prévu. Dès la fin de la Première Guerre mondiale, sa direction espère se recentrer sur ses compagnies purement américaines, mais le refus du président Wilson entraîne la poursuite pour encore quelques années, de cette union de compagnie aux nationalités différentes.

## **Marine marchande et prestige international**

L'intervention des gouvernements n'est pas chose rare tant la ligne est importante pour le prestige national. Mussolini lui-même lance, à son arrivée au pouvoir, un programme pour que des navires italiens battent les records de vitesse sur l'Atlantique, chose faite au début des années 1930 avec le *Rex*. Durant la Grande Dépression, les gouvernements britannique et français ne sont pas en reste, le premier forçant la fusion de la White Star et de la Cunard pour obtenir une grande compagnie maritime représentant le Royaume-Uni, tandis que le second refond totalement la CGT pour la sauver et permettre la fin de la construction du *Normandie*.

Celui-ci illustre à la perfection le rôle de représentation incarné par les transatlantiques. Construit à la demande de l'État, il est conçu pour démontrer le savoir-faire français, du point de vue technique, mais aussi artistique : la publicité insiste ainsi sur les productions venues de tout le pays pour enrichir le navire, destiné ensuite à vendre les créations françaises au Royaume-Uni, et surtout outre-Atlantique.

La représentation ne s'arrête pas au navire lui-même et son voyage inaugural est l'occasion d'une visite officielle de l'épouse du président Lebrun à la famille Roosevelt, accompagnée d'un enfant français et d'un jeune scout américain dans le cadre d'un échange culturel organisé et mis en scène par la presse. Si l'idée d'une tournée en train pour faire traverser les États-Unis à des artistes et gens de lettres français est abandonnée après avoir été un temps envisagée, la traversée du *Normandie* est en revanche l'occasion de montrer à la clientèle étrangère plusieurs films de maîtres du cinéma français et les prestations de célèbres artistes de music-hall. Même à quai durant ses quelques jours d'escale, le navire continue à remplir son rôle d'ambassadeur en étant le théâtre de projections cinématographiques et de dîners mondains assurant la promotion de la cuisine française. Le navire devient ainsi, lui-même, un moyen d'exporter savoirs et culture.

Ainsi, de simples moyens de traverser un océan, les compagnies maritimes transatlantiques deviennent également des représentants des différentes nations. Il ne s'agit plus simplement de faire circuler des personnes et des biens, mais aussi des savoir-faire, des connaissances et des cultures. Lorsque les compagnies se retrouvent impliquées dans des groupes traversant eux-mêmes l'Atlantique, comme l'IMM, la boucle est bouclée : d'actrices de la mondialisation, elles en deviennent également les cibles au début du XX<sup>e</sup> siècle.

## **BIBLIOGRAPHIE**

BARBANCE, Marthe, *Histoire de la Compagnie générale transatlantique. Un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955.

FOX, Stephen, *The Ocean Railway : Isambard Kingdom Brunel, Samuel Cunard and the Revolutionary World of the Great Atlantic Steamships*, Londres, Harper Collins, 2011.

HYDE, Francis, *Cunard and the North Atlantic, 1840-1973 : A History of Shipping and Financial Management*, Londres, Macmillan, 1975.

---

**Source URL:**

<https://ehne.fr/encyclopedie/thematiques/l'europe-et-le-monde/les-ports-outils-du-rayonnement-europeen/role-des-compagnies-maritimes-transatlantiques-dans-les-relations-euro-americaines>