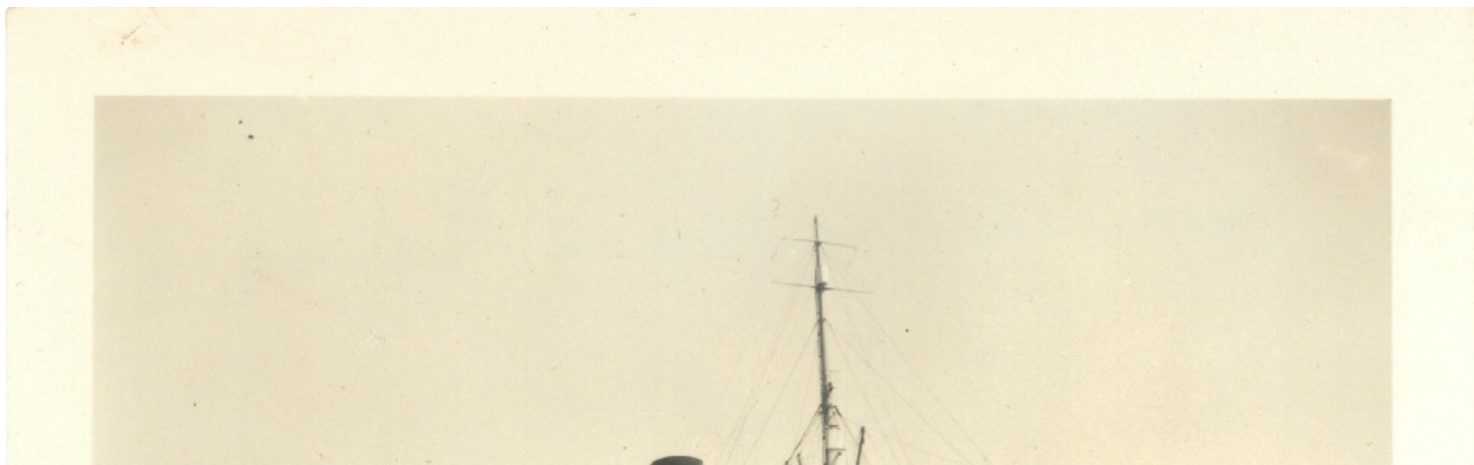




4 mai 1946 : l'Ile de France annonce le retour des transatlantiques à Cherbourg

🕒 Temps de lecture : 5 min



Fiche d'identité



Compagnie maritime : Compagnie générale Transatlantique



Pavillon français



800 membres d'équipage
1 786 passagers



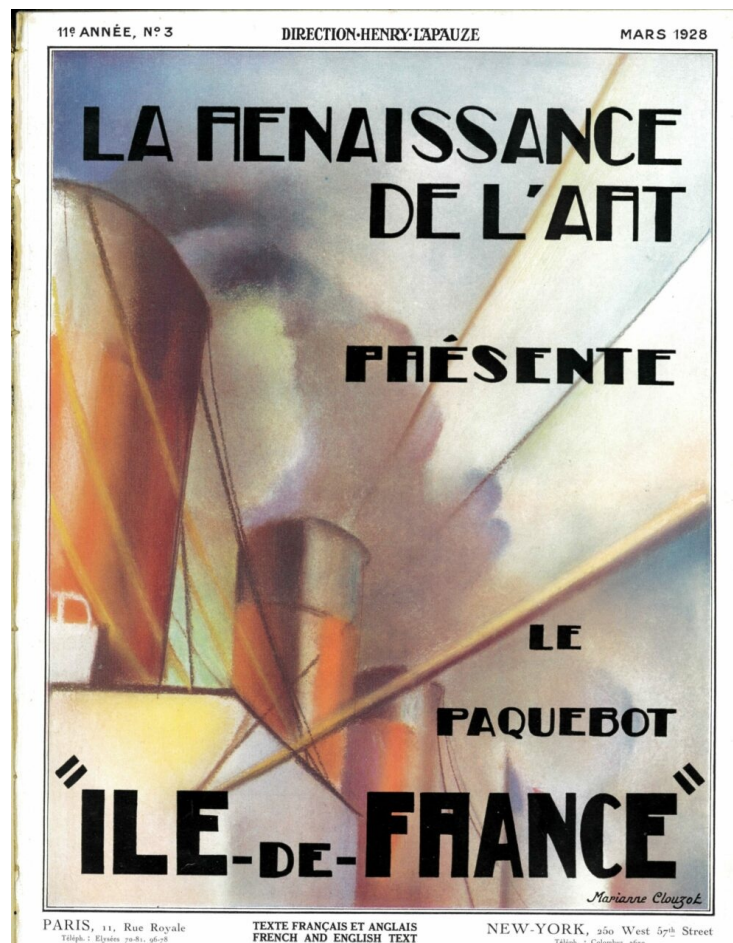
240 m (L) x 28 m (l)



23 nœuds



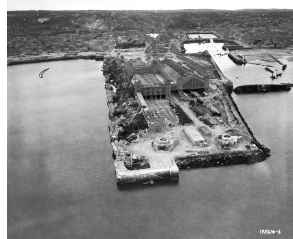
14 mars 1926



livret La Renaissance de l'Art, 1928 © La Cité de la Mer - Collection E.BARD

Juin 1944, face à l'avancée des troupes alliées, l'armée allemande décide de détruire l'essentiel des installations portuaires de Cherbourg. La rade est minutieusement minée, les quais sont détruits, l'emblématique Campanile de la Gare Maritime Transatlantique est dynamité...

Les troupes américaines déblaient, déminant, et le port – à défaut d'être reconstruit – est remis en état de fonctionnement dès novembre 1944.



La Gare Maritime Transatlantique détruite en 1944 © NARA

Il est restitué aux autorités civiles françaises le 14 octobre 1945.

Mais déjà, un célèbre paquebot a signé son grand retour dans la rade : l'Ile de France.

1945-1947, un transport de troupes sous pavillon français

En juillet 1945, le paquebot *Ile de France*, au service des Alliés depuis juillet 1940, effectue un dernier transport de troupes sous pavillon britannique avant de rallier New York pour se mettre à la disposition de ses armateurs, la Cie Générale Transatlantique.



1945, l'Ile de France, transport de troupes, à Cherbourg © Collection CCI Ouest Normandie

Le 17 septembre 1945, il touche pour la première fois depuis 1940, un port français, celui de Cherbourg.

Le Commandant LEHUEUR assure le rapatriement de troupes entre New York – Cherbourg et Southampton.

Le Quai de France et la Gare Maritime Transatlantique ne sont toujours pas opérationnels pour accueillir le paquebot et ses passagers, il fait donc escale dans la rade.

Le 22 septembre, à l'occasion d'une cérémonie officielle à Southampton, le drapeau français est à nouveau hissé sur le paquebot.

Le 25 mars 1946, l'*Ile de France*, en provenance d'Halifax – Canada, fait escale dans la rade pour assurer la relève de son équipage avant de se rendre à Southampton.

Le 14 avril 1946, il débarque 219 membres d'équipage tandis que 60 autres montent à bord.

Un passager un peu particulier est tout de même du voyage : Pierre LAURE, Directeur Général de la Compagnie Générale Transatlantique. Mais il est le seul « voyageur » à bord. L'*Ile de France* est encore utilisé comme transport de troupes et ses aménagements intérieurs reflètent encore ce rôle en temps de guerre.

Mai 1946, le retour des passagers civils

Le 4 mai 1946, les Cherbourgeois les plus matinaux découvrent la silhouette de l'*Ile de France* dans la grande rade. Le paquebot est arrivé à Cherbourg à 4 heures du matin.

Quelques jours plus tôt, il débarquait à Boston 7 000 soldats, en route vers leur foyer. À peine 48 heures plus tard, l'*Ile de France* s'était transformé pour accueillir les passagers.

Les tables étaient fleuries, bar et fumoir offraient un cadre reposant et sympathique. Bref, c'était déjà l'atmosphère de la « French Line » que l'on avait voulu recréer, et les passagers y ont été très sensibles.

Cherbourg-Eclair, 6 mai 1946

99

Dans la rade de Cherbourg, 142 passagers et 46 hommes d'équipage débarquent. Parmi eux, plusieurs passagers de marque : le consul général de France à Kobé Pierre DEPEYRE, le consul de Belgique Maurice MARRA-GOU, le compositeur Victor SEROFF ou encore le producteur de films Abraham HOURVITCH.

Émile POSTEL, représentant de la Compagnie Générale Transatlantique à Cherbourg, veille au bon déroulement de l'escale et à 9h37, l'*Ile de France* quitte Cherbourg. Le paquebot part pour Southampton

🔗 Le saviez-vous ?

En 1925, **Marc SIMON** obtient un prix d'honneur lors de l'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes pour la décoration de l'appartement de Luxe « Fontainebleau » du paquebot *Ile de France*.

L'*Atelier Marc Simon* réalise les aménagements intérieurs de nombreux paquebots...

Quelques années plus tard, en 1932, l'*Atelier Marc Simon* décorera la Salle des Pas Perdus de la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg !



| Appartement de luxe de "Fontainebleau" sur l'*Ile de France* © La Cité de la Mer

Juillet 1946, rapatriement des troupes

L'*Ile de France* n'abandonne pas son rôle de transport de troupes. Au cours de l'été 1946, le ministère français de la Défense nationale organise un retour des soldats issus des colonies venus combattre en Europe pendant la Seconde Guerre mondiale.



Juillet 1946, l'Ile de France au Quai du Homet © La Cité de la Mer - Collection privée

Le 4 juillet, l'Ile de France fait une escale à Cherbourg et débarque 973 passagers, il reste quelques jours au Quai du Homet.

Puis, le 13 juillet 1946, il fait route vers Dakar avec à son bord 5 700 soldats malgaches et de 1 500 tirailleurs sénégalais

Le ministre de la France d'Outre-Mer Marius MOUTET se rend à Cherbourg pour l'occasion.

De la passerelle, le ministre adressa le salut du Gouvernement aux vaillantes troupes coloniales qui se battirent héroïquement pour la libération de la France. M. Ravoa Hangy répondit au nom de toutes les troupes massées sur le pont. Il dit la joie de tous ces soldats de repartir vers la terre natale et remercia M. Moutet d'avoir mis l'Ile de France à la disposition des rapatriés.

Ouest France, 13 juillet 1946

99

Octobre 1946, retour à Cherbourg

Le 22 octobre 1946, amenés à Cherbourg par trois trains spéciaux à la gare maritime provisoire, 1 689 passagers prennent place à bord des transbordeurs qui les conduisent sur le paquebot. Le romancier Maurice DEKOBRA et le constructeur automobile Jean-Pierre PEUGEOT sont du voyage.

Certaines escales voient d'autres passagers prestigieux embarquer à Cherbourg. Le 13 novembre 1946, le boxeur champion de France Marcel CERDAN embarque sur l'Ile de France. Deux ans plus tard, il devient champion du monde.

Novembre 1946, retour au Quai de France

Le 29 novembre 1946 marque un nouveau tournant dans l'histoire qu'entretiennent l'Ile de France et le port de Cherbourg : en provenance de New York, il entre pour la première fois dans la darse transatlantique et grâce aux travaux réalisés par les services des Ponts et Chaussées en liaison avec la Chambre de Commerce, il accoste au Quai de France, malgré l'état précaire de ses aménagements en bois.

Les nombreuses personnes qui se tenaient sur les quais et qui suivirent la manœuvre ne cachèrent pas leur admiration pour la brillante façon dont celle-ci fut réussie.

Ouest France, le 30 novembre 1946

99

🔔 Le saviez-vous ?

Le 4 décembre, une cargaison remarquable est chargée sur le paquebot : champagne, châtaignes d'Italie, dentelle de Calais, fromages, gants... L'exportation de fromage est de nouveau permise vers les États-Unis et 270 tonnes de Roquefort sont également chargées sur le paquebot.

1947, enfin un nouveau départ

Le 21 avril 1947, l'Ile de France rejoint Saint Nazaire pour une refonte totale : une des 3 cheminées est supprimée, les deux

autres redessinées. Les aménagements intérieurs sont modernisés et de nouveaux espaces installés : une piscine, une salle de spectacle, un salon baptisé « Café de Paris ».



Dessin d'étude de la Maison Noyon © Archives Noyon

En 1949, la *Maison Noyon* de Cherbourg collabore au réaménagement du paquebot et notamment à la création du mobilier de la Salle de jeu de 1^{re} classe.

L'*Ile de France* reprend son service le 21 juillet 1949. Sous sa nouvelle apparence, il effectuera encore quelques escales à Cherbourg dans les années 1950.



L'Ile de France © La Cité de la Mer - Collection E.BARD

Profils des auteurs



Laëtitia LOUCHARD [in](#)

Documentaliste à la Médiathèque de La Cité de la Mer

[Contact](#)



Rozenn POUPON

Documentaliste à la Médiathèque de La Cité de la Mer

[Contact](#)