



Commentaire de la visite guidée

1. Petite rade

Nous entrons actuellement dans la petite rade de Cherbourg, qui est composée de 2 parties :

- la partie Est, à votre droite, destinée au commerce et transports de passagers ;

avec la darse transatlantique : où circulent principalement les car-ferries faisant la liaison journalière avec l'Angleterre et 3 fois par semaine avec Rosslare et Dublin en Irlande ; mais également accueillant les escales de paquebots tels que le Queen Mary II, mais aussi les plus gros tels que l'Harmony of the sea avec 8400 personnes à son bord.

Nous reprendrons son historique sur le chemin du retour.

- nous pouvons voir un peu plus loin le terre-plein des Mielles, toujours à votre droite, où s'effectuent divers chargements, dont les transports de matériaux nucléaires ainsi que les installations de productions d'éoliennes.

Ce terre-plein est délimité au nord par la jetée des Flamands, qui ferme la petite rade côté Est.

- la partie Ouest, à votre gauche, abrite le port militaire dont la construction a été initialement programmée par Louis XVI et ne fut entreprise que par Napoléon 1^e, au moment de la reprise des travaux de la grande digue en 1802.

Ce port est constitué d'un avant-port, et de 3 bassins, Charles X, Napoléon III, et un de mature. Ils sont creusés d'une quinzaine de mètres à même le roc. Il existe 7 cales de construction et 7 formes de radoub. L'inauguration n'eut lieu que sous Napoléon III, par l'impératrice, ce chantier était conçu pour parer les attaques anglaises.

Il intègre également l'arsenal, prévu pour construire des navires à voiles, puis à hélice jusqu'à la fin du 19^e siècle durant lequel 400 navires de guerre sortiront de ce chantier. Il se spécialise à partir de 1898 dans la construction de sous-marins, dont les premiers sortis sont le Narval et le Morse.

Le premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins, le Redoutable, est lancé en 1967 en présence du général De Gaulle ; il est à présent exposé de façon permanente dans la fosse de la Cité de la Mer.

L'arsenal suite à la privatisation de la direction des constructions navales ferme sous cette entité, mais Cherbourg reste à l'heure actuelle à la pointe de la technologie, puisque l'entreprise Naval group anciennement DCNS a lancé depuis, plusieurs sous-marins pour la marine nationale et différentes marines étrangères. Quant à la marine française, le SNA Suffren de la série Barracuda, dernier-né des sous-marins nucléaires a été lancé en avril 2019. A ce jour une centaine de sous-marins ont été construits sur ce site.



Toute cette infrastructure est délimitée côté Nord par la digue du Homet, que vous pouvez observer devant vous. Elle a été bâtie de 1899 à 1914 (après la grande digue) afin de permettre l'accostage de grosses unités de navigation telles que cuirassés et croiseurs qui ne rentraient pas à l'époque dans les bassins ; et ainsi permettre leur ravitaillement en combustible.

Cette digue part du fort du Homet qui fait partie intégrante du système de défense de la rade de Cherbourg, puisqu'il est l'un des premiers forts édifiés de cet énorme chantier qu'est la construction de la grande rade.

Construit selon les plans de l'ingénieur Pierre Jean Decaux entre 1779 et 1786, il a été fondé sur le rocher portant le même nom, et fait partie à présent du site militaire de l'ancien arsenal. Il changea de nom à 2 reprises : à l'origine, il était nommé le fort d'Artois, suite à la visite du comte d'Artois en 1786 ; puis fort liberté sous la 1^e République ; pour prendre par la suite son nom définitif : fort du Homet.

Après les événements de juin 1848, des centaines d'insurgés de Paris furent détenus là ; et ce, malgré la devise « liberté, égalité, fraternité » inscrite en gros caractères sur la porte principale. Déclassé dès 1875 du fait de sa position moins avantageuse que celle des nouveaux bastions de l'arsenal, il n'a pas été bétonné.

2. Passage en grande rade

Nous quittons la petite rade en enroulant le môle de cette digue du Homet, pour rejoindre le fort de Chavagnac, situé totalement à l'Ouest de la grande rade.

Vous pouvez apercevoir les enrochements protégeant la digue maçonnée qui sont régulièrement rechargés; le côté nord de la digue du large est défendu de la même façon.

A votre gauche, nous doublons le fort du Homet, et la vigie, cette tour de contrôle qui surveille et régule 24 h sur 24 la navigation dans la rade et ses alentours. En arrière plan, vous pouvez observer les infrastructures de fortes capacités nécessaires à la construction des sous-marins.

C'est vers 18 heures dans la brume avec du retard suite à un accrochage avec un autre navire lors de son appareillage du port de Southampton et qu'un incendie sévit dans ses soutes à charbon que le Titanic franchit la passe de l'ouest.



Il mouille ses ancres près du fort central le 10 avril 1912, pour son unique escale continentale, à l'époque, les quais n'étaient pas accessibles à ces grands navires, ils devaient rester sur rade, le port n'ayant pas encore été creusé, ce sont donc des transbordeurs qui procédaient aux opérations de transbordement de la gare maritime dans l'avant-port vers les navires.

A Cherbourg, on a bien entendu parlé dans les journaux de l'escale inaugurale du paquebot de la White Star, mais pour les cherbourgeois, ça ne constitue pas un événement exceptionnel !

En 1912 la vue d'un paquebot en grande rade est chose ordinaire. En plus, on est déjà habitué à sa silhouette puisque l'Olympic (son jumeau) a déjà fait plusieurs escales depuis son voyage inaugural en 1911.

Vers 15h 30 le train transatlantique se range le long de la gare maritime et les passagers s'engouffrent dans les salles d'attente des différentes classes. Sur les quais, les employés transfèrent les bagages vers les transbordeurs.

A 17h, une annonce invite les passagers de « première classe » à embarquer sur le Nomadic, puis vient le tour des « seconde classe ».

Pendant ce temps, le Traffic embarque les passagers de « troisième classe », suivis des bagages.

Alors les deux transbordeurs s'écartent lentement du quai, ils gagnent la grande rade et attendent le navire.

Vers 18h, avec plus d'une heure de retard, sa silhouette apparaît dans une légère brume, le pilote monte à bord sous les ordres du commandant John Smith et, à petite vitesse, le bateau franchit la passe de l'ouest et vient mouiller près du fort central.

Le Traffic accoste le paquebot, les 102 passagers de « troisième classe » embarquent, 22 passagers quittent le navire, puis les bagages et sacs postaux sont hissés à bord. ¾ d'heure après le Traffic se déhale et laisse la place au Nomadic. Les 142 passagers de « première classe » sont accueillis par les officiers puis vient le tour des « seconde classe » ; ils sont une trentaine à prendre place dans cette ville flottante. Enfin on charge les dernières caisses, elles contiennent les produits de luxe français : Champagne, Cognac, vins, fromages de Normandie...L'escale touche à sa fin, le Nomadic s'écarte du navire. Il est 20h. La grosse sirène se fait entendre par trois fois.

Enfin, le paquebot effectue un demi-tour et s'éloigne à petite vitesse vers la passe de l'ouest pour prendre la direction de la baie de Cobh en Irlande pour son ultime escale puisqu'il sombrera quatre jours plus tard.



3. Arrivée au fort de Chavagnac

Nous arrivons à proximité du fort de Chavagnac, le seul qui soit intégralement entouré d'eau. Édifié à partir de 1854 toujours dans le cadre du système défensif de la rade, il diffère des autres de par sa forme triangulaire (et non circulaire) aux angles arrondis permettant une meilleure surveillance et défense de la passe.

Il est fondé sur un massif rocheux découvert, par le comte de Chavagnac en 1787, lors de travaux de sondage des eaux profondes, dans le cadre de l'étude de la future implantation de la grande digue.

Son utilisation a fortement diminué à partir de 1896, suite à la construction de la digue de Querqueville, que nous voyons juste derrière, puisqu'elle lui retirait alors tout son intérêt, il a été vendu en 2016 à un propriétaire particulier.

Si vous longez la digue longue de 1140m, vous apercevez une plate-forme métallique, qui servait aux essais de torpille de la Marine nationale. Elle est actuellement à l'abandon.

Un pipeline nommé PLUTO arrivait sur la plage de Querqueville en traversant la Manche au départ de l'île de Wight en Angleterre, il fut nécessaire à l'effort de guerre après le débarquement de juin 1944 pour l'alimentation en carburant..

Cette digue qui protège l'Ouest de la rade et diminue la largeur de la passe, débute du fort de Querqueville construit à partir de 1787, nécessaire à la défense de la passe jusqu'à la découverte des enrochements à proximité, estimés trop dangereux pour le passage des navires. La passe de l'Ouest se retrouve alors décalée d'un kilomètre à l'Est et interrompt l'édification du fort de Chavagnac avant l'achèvement complet de l'ouvrage.

Le fort de Querqueville, quant à lui, voit sa vocation stratégique considérablement réduite. Il sera malgré tout terminé en 1795 et servira par la suite de caserne militaire, de base d'accueil pour les hydravions au début du siècle dernier, puis d'école de sécurité pour la Marine Nationale, et de nos jours, le fort ne fait plus parti de l'école interarmées des Fourriers ainsi que l'école atomique qui forme les équipages des sous marins et du Charles de Gaulle. Ce fort est à présent privé.

Nous quittons le fort de Chavagnac pour nous diriger vers la grande digue ou digue du large, composée de 3 forts similaires et ce, tout en longeant la passe de l'Ouest, entrée la plus large de la rade qui mesure 1100 mètres.



4. Arrivée fort de l'ouest

Voici, à votre gauche, le fort de l'Ouest, édifié à partir de 1850 dans le cadre de la défense de la passe. Autour d'une cour circulaire, le fort est construit avec 2 étages de casemates, surmonté d'une batterie à ciel ouvert, avec parapet en terre enveloppé d'une chemise en briques. L'étage inférieur était affecté au logement de la garnison (environ 150 hommes) ainsi qu'au magasin de poudre. Vers 1890, il est arasé et bétonné pour être renforcé.

Le fort est doté d'un port et d'un phare à secteurs, qui sert à présent de balise bâbord d'entrée/sortie de port, dans le but de diriger les bateaux. Il est alimenté par éoliennes et panneaux solaires.

Les derniers gardiens ont quitté le phare au début des années 1980.

Nous longeons à présent la grande digue, longue de 3712m à sa base, et allons profiter de ce moment pour parler de sa construction.

Le port de Cherbourg n'aurait pas pu se développer de la sorte s'il n'y avait pas eu l'édification de la grande digue et de ses forts. Cet ensemble maritime représente la plus grande rade artificielle du monde avec ses 1500 hectares de superficie, et représente l'un des plus grands chantiers entrepris jusqu'à ce jour. Il faut savoir que le volume de pierres utilisées correspond approximativement à celui des pyramides de Gizeh en Egypte, soit 6 millions de mètres cubes de roches.

Cherbourg n'avait pour se protéger au 17^e siècle qu'un château entouré de fortifications Vauban, maintes fois pris d'assaut par les Anglais. Rénové à partir de 1687, et pour de basses rivalités, l'ordre est donné de raser les fortifications fin 1688. Décision qui fit grand défaut à l'Amiral de Tourville lors de la bataille de la Hougue en 1692 puisqu'il ne put protéger une partie de ses navires.

Il tenta de s'abriter en baie de Cherbourg mais ses navires furent brûlés, dont le vaisseau amiral, le Soleil Royal, sur la pointe du Homet. Des vestiges ont été retrouvés dans l'enceinte de l'arsenal.

Plus tard, Louis XVI jugeant que cette ville peut devenir une place stratégique dans la lutte incessante franco-anglaise, il décide la construction d'un port militaire protégé. En 1776, il réunit une commission sous l'égide de M. de Suffren avec le gouverneur Dumouriez (commandant de la place de Cherbourg) et M. de la Bretonnière. Différents projets y sont présentés :

- M. Decaux (ingénieur) propose l'édification d'une petite digue entre l'île Pelée et le rocher du Homet avec une unique passe centrale ;



- Le vicomte de la Bretonnière (officier de marine) propose la construction d'une grande digue de 4 km de long entre l'île Pelée et Querqueville, en sabordant d'anciens navires de guerre et en les recouvrant d'un enrochement à pierres perdues

- Enfin, Louis-Alexandre de Cessart opte également pour la grande digue, mais en se basant sur un môle de 90 cônes de bois de 20m de haut et de 45 m de diamètre, remplis de pierres et reliés par des chaînes de fer.

C'est le projet de ce dernier qui est retenu, créant des tensions entre les différents dirigeants du chantier.

En dépit de l'adoption officielle de ce projet, il sera engagé la construction de 2 forts sur le rocher du Homet et l'île Pelée afin de conserver l'idée de l'édification d'une petite digue plus proche du rivage.

L'élaboration de la grande digue démarre en 1781 par la construction d'un prototype au Havre. Un premier cône y est construit en vue de lui faire subir les premiers essais en mer. Des épreuves de remorquage se font un jour de grande marée et se concluent par un succès. Le premier cône peut alors être acheminé vers Cherbourg.

M. de Cessart est nommé directeur des travaux et M. de la Bretonnière se retrouve chargé du remorquage et de l'immersion des cônes. Le chantier s'organise peu à peu.

La construction des cônes se fait sur la plage de Chantereyne (à l'emplacement de l'actuel port de plaisance). Le premier cône est immergé avec difficulté mais réussite en juin 1784 à 1200m à l'Ouest de Pelée ; puis rempli de pierres amenées par des chasse-marées, provenant du port du Becquet (joli petit port de pierres se trouvant en extérieur Est de la rade et, à cette époque-là, à proximité des carrières).

La pose des cônes se poursuit non sans difficulté. Certains cônes se retrouvent trop espacés et menacent d'altérer l'efficacité du projet ; d'autres ne résistent pas aux tempêtes successives, et se disloquent avant même d'être remplis.

Le 22 juin 1786, au cours de son seul et unique voyage en province, Louis XVI se déplace en personne pour voir l'avancement des travaux à l'occasion de l'immersion du 9^e cône ; et en profite pour visiter les alentours. Il prend alors la décision de l'édification du fort de Querqueville.

Au total, seuls 18 cônes sur les 90 prévus seront immergés en 1788 dont plusieurs ne résisteront pas aux intempéries. Le projet se traduit par un échec. L'arrivée de la Révolution Française freine davantage les travaux. Le chantier est arrêté en 1792.



C'est sous le Consulat en 1802 que Napoléon Bonaparte décide de reprendre la construction de la digue selon la méthode de la Bretonnière, soit à pierres perdues, avec en plus l'aménagement de la partie centrale pour recevoir des canons.

Un an plus tard, il charge l'ingénieur Cachin de l'élaboration d'un port militaire incluant un arsenal, chantier qui se terminera en 1813. Enfin, Cherbourg se retrouve à l'abri des attaques anglaises. Les travaux de la digue se trouvent à nouveau interrompus de 1813 à 1823 suite à la chute de l'Empire.

Ils reprennent sous Charles X : la digue est alors complétée par 2 fortins ajoutés à chacune de ses extrémités, les musoirs Est et Ouest. Elle est finalement achevée sous le second Empire en 1853.

Nous longeons à présent la ferme aquacole qui élève dans ces différentes cages quelques 300 000 saumons actuellement, Vous pouvez les trouver sous le label « Saumons de France », qui est la seule à produire en mer. Dans le respect du bien-être animal et de l'environnement, ils sont exclusivement nourris avec des aliments sans OGM ni antibiotiques et sans pesticides, stockés dans ce drôle de bateau. Ils sont soumis à une densité de 12kg/m³, ce qui est peu. L'avantage de cette ferme est qu'elle est protégée des tempêtes par la digue. Autre bénéfice, cette grande rade subit de forts courants, ce qui oblige les saumons à nager continuellement, leur permettant de se muscler et de générer une chair de très bonne qualité.

L'usine de transformation se trouve à proximité ce qui permet le conditionnement sans temps de transport, vous pouvez trouver sur ce site le saumonier de Cherbourg avec sa boutique de vente directe.

5. Arrivée au fort central

Nous voici arrivés au fort central, appelé également batterie de Napoléon. Édifié à partir de 1803 pour accueillir l'armement et les troupes militaires.

2 ports existent de part et d'autre. Il a de forte similitude avec le fort Boyard, mais avec un étage de moins.

Toujours aux premières loges des intempéries, il fut le 12 février 1808 partiellement détruit par une violente tempête associant forte marée et vents très violents, qui disloqua le terre-plein et emporta 229 personnes à la mer. Il fut reconstruit et maçonné en 1811.

Le phare existant à cette époque se retrouve détruit à la fin du 19^e siècle.

Plus tard, les Allemands en prennent possession lors de la seconde guerre mondiale et en font un point stratégique destiné à défendre les passes Est et Ouest.



Sur les hauteurs du fort, si vous prêtez attention, subsiste un canon de 37mm dans son encuvement; on peut également voir l'imposant poste de direction de tir avec ses portes blindées et les accès aux galeries inférieures; ainsi que les impacts de fusillades laissés suite aux durs combats de la libération. Seuls les goélands et autres espèces marines peuvent visiter le fort, qui reste à l'abandon lui aussi.

A ce jour, la grande digue reste la proie des intempéries, et demande un entretien considérable, affecté à la Marine Nationale. Elle subit quotidiennement des efforts énormes car elle a modifié les courants de cette zone. Pour exemple, en 1979, elle a lâché par 18 endroits différents. Dans les années 1980, plus de 20 000 tonnes de pierres ont été déversées pour recharger le talus d'enrochement. Vous pouvez observer tout au long de la digue les nombreuses réparations. Les 130 kilomètres de joints sont régulièrement refaits car ils éclatent sous l'effet du sel.

A marée basse, nous pouvons apercevoir le haut de ce talus d'enrochement qui a servi de fondation à cette digue maçonnée. Cette base de pierres perdues mesure une douzaine de mètres de haut sur une centaine de mètres de large à sa base et 3,7 kms de long; le tout étant posé sur du sable.

A l'origine, il n'y avait aucun enrochement naturel. Il fut créé de toute pièce et amené par de petits bateaux à voile dans d'incessants aller-retour, un travail de Titan.

Hormis la protection qu'elle offre aux navires au mouillage, cette digue évite de fortes inondations dans le centre ville de Cherbourg par conjonction de fort vent de nord et de grande marée, elle freine la montée des eaux.

Ces petites boîtes en tôle rouillée que vous apercevez sur la digue sont des guérites, postes de garde dans lesquels les militaires prenaient place afin de prévenir toute attaque.

6. Arrivée au fort de l'Est

Nous nous approchons à présent du fort de l'Est, qui contrairement aux autres, a subi les conséquences de la seconde guerre mondiale, d'où son aspect : un amas anarchique de blocs de béton. Suite à l'appel du 18 juin 1940 du général De Gaulle, craignant l'arrivée des Allemands et la prise de possession de la rade de Cherbourg et de son armement, la résistance décide de faire sauter les magasins à munition de ce fort, le condamnant à devenir cette ruine. Seuls 2 canons restent perdus dans les éboulis. Il en fut de même pour les sous-marins en cours de construction dans l'arsenal qui furent aussi sabotés.



Vous pouvez vous imaginer de l'intensité de l'explosion au vu des masses déplacées.

Il est à présent surmonté d'un feu tribord afin de guider les bateaux dans la passe Est de la rade.

7. Passage de la passe de l'Est

Nous traversons à présent, les 700 m de la passe de l'Est en direction de l'île Pelée, territoire entièrement conquis par les couples de goélands argentés, qui y vivent et s'y reproduisent en grand nombre.

Tout à l'heure, je vous parlais des courants; il faut savoir que nous subissons les plus forts courants d'Europe avec à chaque pointe extrême du Nord Cotentin, le raz Blanchard à l'Ouest et le raz de Barfleur à l'Est. On mesure dans le raz Blanchard des courants supérieurs à 12 noeuds, soit plus de 22 km/h, ce qui est énorme ; il en est de même avec le marnage, la Manche agit comme un véritable entonnoir, ce qui accélère les masses d'eaux.

Une ferme hydrolienne était en projet sur le site du raz Blanchard.

8. Arrivée à l'île Pelée

Voici le fort de l'île Pelée, le plus ancien et grand de tous, construit de 1777 à 1784, selon les plans de M. Decaux (directeur des fortifications de Basse-Normandie). Il est composé d'une citadelle en granit de Chausey, d'une fosse et d'une enceinte fortifiée. Il fut nommé de différentes façons selon l'époque : fort royal, fort national, mais aussi fort impérial, et finit par prendre le nom du rocher sur lequel il fut édifié en 1848. Il accueillit autrefois différentes personnalités telles que Louis XVI lors de son seul voyage en province; puis abrita au moment de la tempête révolutionnaire plusieurs prisonniers faisant partie de la noblesse réfractaire tel que Vadier (grand inquisiteur qui vota la mort de Louis XVI et fit chuter Robespierre), Cormatin (major général de l'armée vendéenne), et bien d'autres.

Le fort est doté par la suite d'un petit port protégé par 2 épis, et pourvu d'un plan incliné en granit desservant l'accès principal.

Il est modernisé par les troupes d'occupation allemande qui y installent une centrale électrique durant la seconde guerre, il a été acheté à la Marine nationale par la région Normandie, il n'y a pas pour l'instant de projet d'aménagements.



De l'île Pelée débute la digue de l'Est (1847m, sa hauteur est de 6,50m, ce qui la rend submersible par grands coefficients de marée) construite à la même époque que celle de Querqueville afin de clôturer la grande rade. Elle s'est trouvée percée par la suite d'après une idée de Cabart Danneville. La passe de Cabart Danneville que nous pouvons observer au loin permet, dès lors, aux pêcheurs de se mettre à l'abri beaucoup plus rapidement lors des coups de vent et des tempêtes. Elle est communément appelée la passe de Collignon (50m), en lien avec la plage qu'elle côtoie.

L'ensemble de ces digues mesure environ 6,700 kms de long et 8 kms et demi en incluant les passes.

9. Retour vers la petite rade

Nous prenons à présent le chemin du retour en direction de la petite rade et ainsi, longeons à distance sur notre gauche, le port et le fort des Flamands, ainsi que la jetée des Flamands qui clôture la petite rade depuis 1922.

Le fort des Flamands fait exception en ne participant pas au système défensif de la rade. Edifié entre 1844 et 1856, il servait de poudrières et d'établissement spécialisé en pyrotechnie pour la Marine.

Il tire son nom de ce que, autrefois il y avait à cet endroit une colonie de brabançons qui faisait un important commerce sur la côte. Cet emplacement était nommé « Fief aux Flamands ».

En arrière-plan, nous apercevons la montagne du Roule, d'une hauteur de 117 mètres. Au sommet se trouve le fort du Roule qui abrite le musée de la libération. Le point de vue sur l'agglomération cherbourgeoise et la rade est fort intéressant.

Une extension de 39 hectares du terre plein des Mielles est prise sur cette grande rade, elle a d'ailleurs été réalisée grâce aux enrochements et aux sédiments récupérés du fond de celle-ci, ce qui a permis d'augmenter la profondeur à 15 mètres, du chenal reliant la passe de l'ouest et le port de commerce ; permettant ainsi le passage de navires plus gros avec un plus fort tirant d'eau. Elle est destinée au stockage de matériel, notamment les pales des éoliennes marines Aliade X de 12 mégawatts ; le plus grand modèle actuel, avec des pales d'une envergure de 107 mètres. Cette éolienne surplombe la mer à 260 mètres. Les pales sont construites dans le bâtiment blanc d'LM wind power en arrière plan, cet espace a été achevé en 2015.



Avant son achèvement, la rade de Cherbourg a accueilli en août 1833, le « Louxor », navire ramenant de Thèbes, l'obélisque de Louxor avant de gagner Paris par la Seine et être définitivement exposée place de la Concorde.

La rade fut également la première escale de « la Belle Poule » qui ramena les cendres de Napoléon 1^e en France le 8 décembre 1840.

10. Arrivée en petite rade

Nous voici de retour en petite rade où je vais vous développer l'historique de la darse transatlantique, droit devant.

Cette darse n'existait pas lorsqu'en 1912 le Titanic vint à Cherbourg. Au début du 20^e siècle, une gare maritime est construite sur le quai Lawton Collins (en 1912) à la place d'une plus ancienne en bois. Située dans l'avant-port, elle obligeait les paquebots avec leurs forts tirants d'eau, tels que le Normandie, le Queen Elisabeth ou l'Europa, à rester au mouillage dans la rade.

La gare maritime ainsi que les quais n'ont été édifiés qu'à partir de 1928 par l'architecte René Levavasseur en collaboration avec les ingénieurs Chalos et Fleury. Auparavant, le rivage abritait un casino et la plage de Cherbourg. Le casino a disparu en 1943 rasé par les allemands. La plage quant à elle, a été comblée lors de la construction d'un môle de 10 hectares sur lequel a été inaugurée en 1933 la gare maritime art déco que vous avez sous les yeux. Cette gare maritime de 20 000 m² pouvait accueillir deux paquebots et embarquer ou débarquer leurs passagers en un minimum de temps. L'hôtel Atlantique de couleur orangée abrite à ce jour les bureaux de la Chambre de Commerce et de l'Industrie, au fond de cette darse. Il a été édifié en 1921, face à l'afflux des candidats à l'émigration. Un immeuble identique accueillait les immigrants à Ellis island, en face de New York.

Un ancien paquebot, le Royal George, avait été amarré à la digue du Homet par les compagnies pour abriter 1 500 personnes, avant la construction de l'hôtel, mais s'est avéré rapidement insuffisant. Pour exemple, en 1929, 300 000 passagers passèrent par Cherbourg lors de 985 escales.

La Cunard Line, la White Star Line et la Red Star Line, qui représentent les trois quarts du trafic cherbourgeois, décident de s'unir au sein de la société anonyme de l'hôtel Atlantique pour édifier un établissement moderne et adapté. Il accueille ses premiers hôtes en 1922.



La gare transatlantique, faite notamment de béton soufflé, était surmontée d'un campanile de 70m qui fut malheureusement dynamité par les Allemands en 1944. La galerie couverte d'embarquement s'étendait sur toute la longueur du quai de France, et l'accès aux paquebots se faisait grâce aux 9 passerelles métalliques se déplaçant sur des rails. Deux sont toujours présentes et classées, elles servaient durant les escales de paquebots.

Lors de la libération, une grande partie des bâtiments se retrouve détruite. La chambre de commerce entreprend alors sa rénovation dès 1948 dans sa quasi-totalité (exception faite de l'aile Sud). Le campanile est remplacé par la construction d'un groupe de 4 tours toujours présent à l'heure actuelle.

Le trafic transatlantique reprend de plus belle avec le Queen Mary et le Queen Elisabeth jusqu'aux années 1960. La décennie suivante voit le déclin de l'activité maritime du fait de la concurrence croissante de l'aviation ; la CCI cherche une issue de secours et entreprend le développement de la liaison transmanche et du transit de marchandises. Plusieurs parties de la gare sont intentionnellement détruites pour développer les nouvelles activités, jusqu'en 1989 où l'inscription aux Monuments Historiques est acceptée et sauve 2 tiers de l'édifice.

Depuis avril 2002, cette œuvre architecturale est réhabilitée en musée sur l'étude océanographique : la Cité de la Mer, intégrant en son site le Redoutable.

Cherbourg, de par sa rade, reste un port protégé et accessible à toute heure et par tous les temps. Il faut savoir que pour se rendre dans l'Est ou dans l'Ouest, il est fort conseillé de passer avec le courant portant.

Il est donc un port d'attente idéal et par conséquent est le premier port d'escales pour la plaisance en France avec plus de 4800 bateaux et 14000 nuitées annuelles. D'ailleurs Vauban l'avait même surnommé « l'auberge de la Manche ». Il accueille des courses au large (Figaro, Tour de France à la voile, de nombreux rallyes anglais, Tall ship's race, Drheam cup). Le port de plaisance dispose de 1537 places.