

Introduction

Bien que la distance à vol d'oiseau entre Dieppe et l'Angleterre ne soit que de 65 milles nautiques (118 km), la route maritime Dieppe-Newhaven fut longtemps appelée « la grande traversée », par opposition avec la traversée par Calais-Douvres ou Boulogne-Folkestone. Tandis que par temps clair on ne perd jamais la côte de vue entre Calais et l'Angleterre (la distance entre Douvres et le cap Gris-nez n'est que de 33 km) la traversée par Dieppe fait découvrir la pleine mer.

La route maritime qui va de Dieppe à Newhaven ou ses environs est une route ancienne, qui a sans doute été pratiquée occasionnellement au Moyen Age, mais qui ne semble pas avoir été jamais utilisée dans l'Antiquité. Il n'existe aucun témoignage attestant de services réguliers de navires entre la France et l'Angleterre sur cette portion de la Manche avant le 17^e siècle. Des bateaux étaient affrétés ponctuellement par des particuliers ou des groupes de particuliers mais voyageurs et marchandises passaient plutôt par Calais ou Boulogne. La vogue des bains de mer fera de Dieppe une station à la mode, fréquentée par la bonne société britannique, tandis que de l'autre côté de la Manche, Brighthelmston devenait Brighton et confortait sa position de villégiature des riches et des puissants. Plus tard, l'arrivée du chemin de fer fera de la ligne Dieppe-Newhaven le plus court chemin entre Paris et Londres. En même temps, le rail mettra ces villes balnéaires à la portée du plus grand nombre, au grand regret de la clientèle huppée qui devra choisir d'autres lieux de villégiature.

Ligne très fréquentée par la haute société, Dieppe-Newhaven avait été aussi choisie par Thomas Cook pour ses tarifs intéressants. Elle connut une fréquentation soutenue à la grande époque des expositions universelles. Elle vit aussi passer les voyages organisés, les scolaires, les excursionnistes d'un jour. Il faut rappeler qu'au début du XX^e siècle, Dieppe-Newhaven enregistrait en moyenne 250 000 voyageurs par an. Si la ligne reste active, sa part dans l'ensemble du trafic maritime transmanche a beaucoup diminué, Dieppe-Newhaven étant devenue une liaison avant tout régionale.

Il faut beaucoup d'imagination aujourd'hui pour se sentir aventurier à bord de nos ferries, stables, sûrs et confortables, même si l'aménagement est plus fonctionnel que raffiné. Il faut aussi beaucoup d'imagination pour se croire parti pour une mini-croisière, alors que tous ces petits luxes qui faisaient le charme de la traversée il y a cinquante ans, ont disparu à jamais : un bar bien pourvu, un restaurant de bonne tenue, avec de l'argenterie, des nappes en coutil damassé, un maître d'hôtel en tenue. Rares sont aujourd'hui les passagers piétons : on rencontre quelques étudiants ou lycéens, des routards, des cyclotouristes en couple ou en famille, mais le voyageur qui venait par le train de Paris a presque disparu. La clientèle est avant tout une clientèle régionale, qui profite de sa proximité avec Dieppe ou Newhaven, et du coût modéré du passage. Mais lorsque l'on monte la rampe et que l'on va prendre la place que l'on vous désigne dans le

garage, une petite appréhension gagne le néophyte. Le ferry n'est pas gigantesque mais il peut avaler une cinquantaine de semi-remorques, et nos voitures particulières semblent bien vulnérables à côté de ces mastodontes. On se prend à espérer qu'un coup de coulis ne les fassent pas basculer. C'est une chose qui peut arriver, mais c'est extrêmement rare, car si la mer s'annonce agitée, les poids lourds sont arrimés par des chaînes aux pattes d'ours, et en cas d'avis de tempête, les traversées sont annulées. Il est révolu le temps où l'armement se flattait de passer quel que soit le temps, quitte à ce qu'il y ait de la casse (We sail in all weather), aujourd'hui, c'est la prudence qui gouverne.

On entend la rampe d'accès à l'étage supérieur qui se relève en gémissant, les portes qui grincent en se refermant – et pourtant, suivant la vieille tradition de la marine, ce n'est pas la graisse qui manque sur ces mécanismes. Il est temps de monter dans les étages, et de rejoindre sa cabine ou les salons. Si, comme c'est le cas la plupart du temps, la mer est « belle ou peu agitée », le voyageur n'a pas conscience d'être en mer. Et lorsqu'elle est un peu forte, les stabilisateurs du ferry font leur office pour en limiter les mouvements. C'est parti pour un peu moins de quatre heures d'une traversée presque toujours calme et sans histoire. Heureux ceux qui en arrivant, ont un peu de temps pour découvrir ou redécouvrir en prenant les routes secondaires (les A et B roads) les stations balnéaires du Sud-Est de l'Angleterre, qui ont largement conservé leur charme d'autrefois, et ces merveilleux villages du Sussex où le temps semble s'être arrêté .

Autrefois, cette « grande traversée » effrayait les voyageurs. Certains allaient jusqu'à redouter le naufrage, et la disparition dans les profondeurs. Beaucoup craignaient le mal de mer, non pas que la mer soit plus agitée entre Dieppe et Newhaven qu'entre Douvres et Calais, mais la traversée est plus longue, et l'on observe chez le voyageur, la peur mêlée à la fascination devant un voyage qui avait un parfum d'aventure, d'autant qu'à l'époque de la voile, nul ne pouvait connaître l'heure ni même le jour de l'arrivée, car cette traversée, qui pouvait prendre dix heures par vent favorable, durait parfois deux jours et plus. Les premiers vapeurs apportèrent plus de régularité, mais ce n'est pas pour autant que la routine s'était installée. Les incidents mécaniques n'étaient pas rares, les roues à aubes étaient fragiles, la machine capricieuse. Au fil des ans, les navires devinrent plus perfectionnés, plus fiables, plus rapides, plus confortables. L'hélice remplaça la roue, le bois fit place au fer, puis à l'acier, les machines alternatives furent abandonnées au profit des turbines. Mais il fallut attendre le début du XX^e siècle pour que les navires gardent, grâce à la TSF, le contact avec la terre, et plus longtemps encore pour que les systèmes d'aides à la navigation et les moyens de détection rendent le positionnement très précis et limitent très largement le risque de collision et d'échouage, notamment en l'absence de visibilité : car le brouillard, qui peut se lever sans prévenir sur la Manche, était la source d'accidents fréquents.

Même lorsque la traversée se déroulait sans encombres, le voyage en France ou en Angleterre restait un évènement, une expérience que tout le monde ne faisait pas. C'est

pourquoi ceux qui avaient la chance (ou dans certains cas le malheur) de faire cette grande traversée n'hésitaient pas à noter leurs impressions, à évoquer les réactions des voyageurs, à comparer l'attitude respective des Français et des Anglais, à une époque où nous nous fréquentions moins souvent qu'aujourd'hui. Est-il vrai que nous nous connaissons mieux ? Sans doute les échanges touristiques sont-ils de plus en plus fréquents et concernent toutes les couches de la société. Les relations commerciales se sont multipliées, Internet a permis aux uns et aux autres de se rencontrer sur la toile, de dialoguer au quotidien sur des forums. Mais le Royaume-Uni évolue, comme la France. La population, les comportements, les usages ne sont plus les mêmes qu'il y a cent ans, on constate l'uniformisation des modes de vie, et cependant les Iles britanniques conservent leur étrangeté pour les Français, tandis que la France reste pour les Britanniques une contrée exotique.

Nous avons donc de multiples témoignages, tout au long des siècles, que j'ai recherchés patiemment pour vous les livrer ici. Beaucoup de touristes qui font la traversée éprouvent encore l'envie de consigner leurs impressions et de faire partager leur expérience, sur les blogs, des forums, des réseaux sociaux. Pourquoi faudrait-il alors privilégier les récits des voyageurs d'autrefois au détriment des récits de nos contemporains ? Je crois que la raison en est évidente : aujourd'hui, sauf situation très exceptionnelle, il ne se passe plus rien au cours de ces traversées, et les observations des voyageurs sont sans objet. On ne peut même plus commenter et donner des avis sur les repas à bord, tant ils sont dépourvus d'intérêt : les restaurants traditionnels ont été supprimés, il ne reste plus qu'un self, comparable à une cantine d'entreprise, avec son hygiène rigoureuse, ses prix raisonnables et sa banalité consternante.

On retrouve aussi des récits de traversée dans des œuvres d'imagination, qui ont une valeur documentaire dans la mesure où les auteurs puisent manifestement leurs sources dans des expériences personnelles.